7e Année. — N° 813

Le numéro : 50 centimes

EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS: 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

CRUPELANDT ET SA PETITE FILLE

Crupelandt a remporté la course cycliste Paris-Roubaix, dimanche dernier, couvrant les 275 kilomètres en 8 h. 52 m. (Bicyclette La Française-Diamant, pneus Hutchinson.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Succès de Clément Bayard

tient à trois forces

LA MEILLEURE CONCEPTION

LES MEILLEURS MATÉRIAUX

LE MEILLEUR USINAGE

USINES A LEVALLOIS-PARIS

Kosguth.

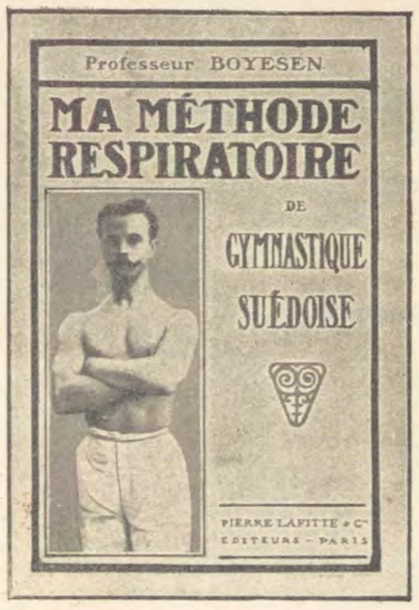
PIERRE LAFITTE ET Cie

Professeur BOYESEN

MA MÉTHODE RESPIRATOIRE

de

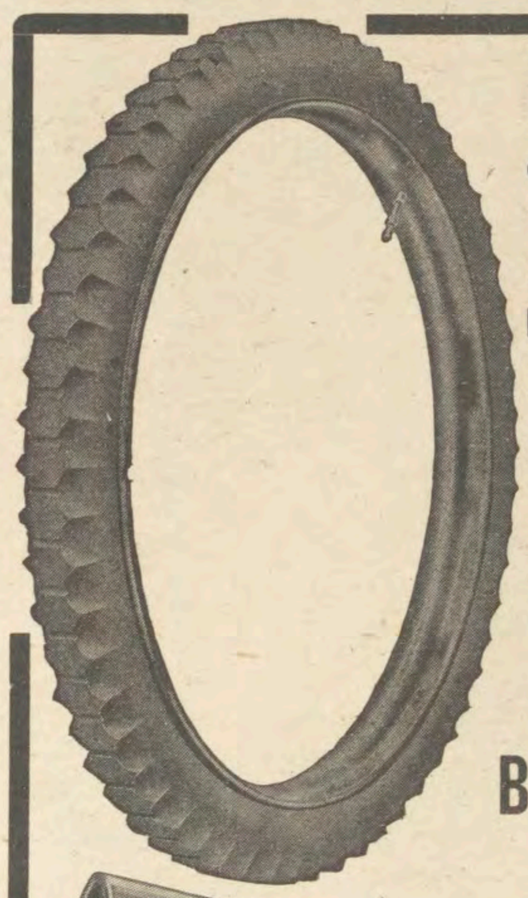
Gymnastique Suédoise



L'organisme humain ø La respiration, exercice musculaire ø Exercices respiratoires ø Conseils aux parents ø Exercices pour les enfants, etc.

Un volume avec illustrations photographiques documentaires : **2 fr. 50**

EN VENTE PARTOUT



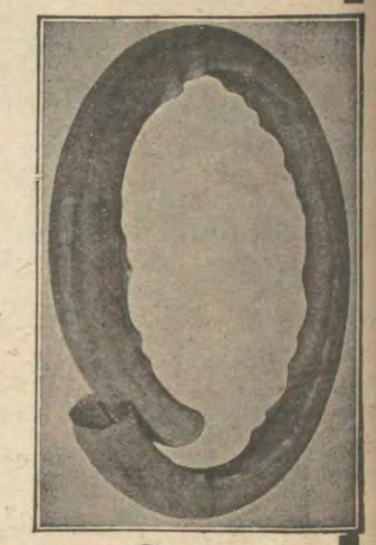
Le Pneu sculpté

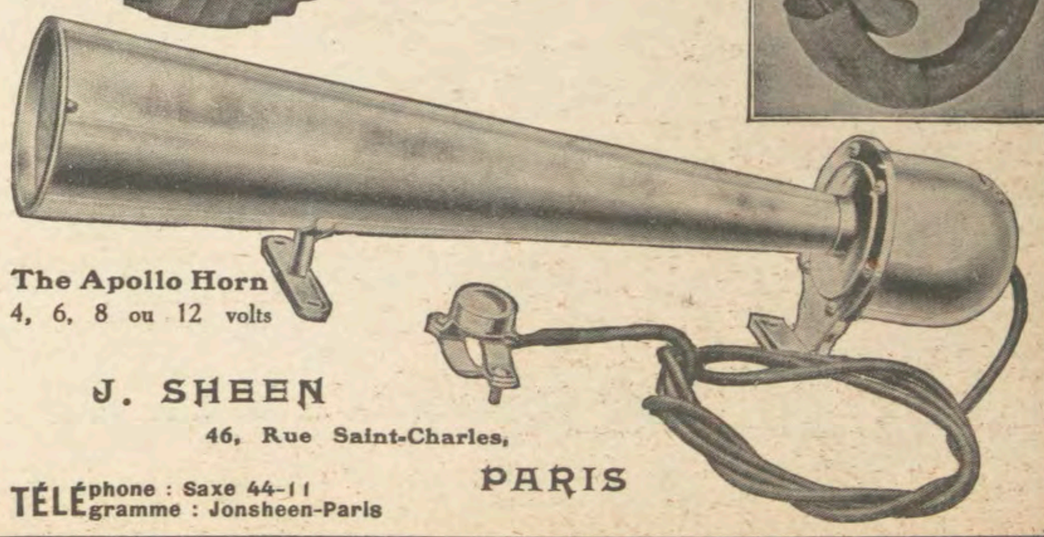
BELDAM

SEMELLE **DOUBLE**
DURÉE **TRIPLE**

Protecteur interne

BRICKLEY





The Apollo Horn
4, 6, 8 ou 12 volts

J. SHEEN
46, Rue Saint-Charles,
PARIS

TÉLÉphone : Saxe 44-11
Télégramme : Jonsheen-Paris

17e Année — N° 813

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

18 Avril 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE MATCH FRANCE CONTRE ANGLETERRE

Le lundi de Pâques, à Colombes, s'est disputé pour la neuvième fois, le grand match annuel de football rugby opposant l'équipe de France à l'équipe d'Angleterre. Les représentants d'outre-Manche ont triomphé des nôtres par 39 points à 13, après une très intéressante partie.

BRINDEJONC DES MOULINAIS A MONTE-CARLO

Le sapeur Brindejonc des Moulinais a bien employé la permission qui lui avait été accordée pour disputer le rallye de Monaco. Il accomplit en 16 h. 2 m. 28 s. les 1293 kilomètres qui séparent Madrid de Monaco (Monoplan Morane- Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière, essence Motricine).

HIRTH ET BRINDEJONC

Le pilote allemand et le pilote français se félicitent mutuellement. Hirth effectua le parcours Gotha-Marseille (1083 kilomètres) en 11 h. 39 m. 46 s.

UN CRI D'ALARME

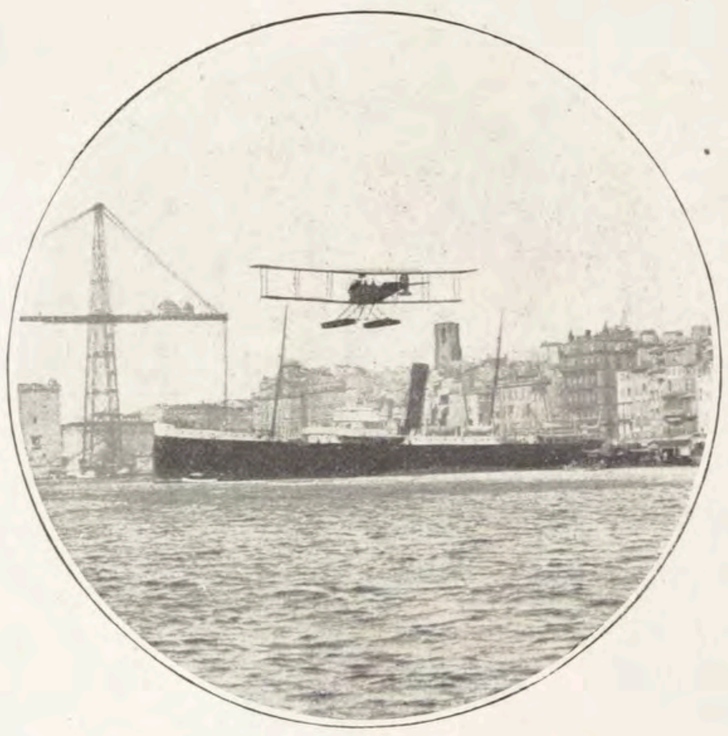
PAR JACQUES MORTANE

Nous l'avons fait retentir bien des fois ce cri d'alarme, mais même lorsque nous étions le plus pessimiste, nous ne pensions pas que sitôt, la réalité prouverait de lugubre façon le bien-fondé de nos craintes. Oui, nous devons le reconnaître aujourd'hui : les Allemands sont nos égaux dans l'aviation ! Nos égaux ! Et je serais tenté de dire plus, mais je n'ose ! Quelle que soit la fin du rallye de Monaco nous devons retenir avant tout la performance prodigieuse de l'ingénieur allemand Hirth. Lorsqu'on songe qu'avec un passager sur un biplan, mû par un moteur fixe, ce pilote a réussi, malgré deux escales, à se rendre de Gotha à Marseille en moins de 11 heures pour les 1.083 kilomètres, nous ne pouvons qu'être enthousiasmés et... avoir peur. Voulez-vous comparer semblable exploit avec ceux réussis à deux sur biplan en France ? Il vaut mieux le reconnaître franchement au lieu de chercher des excuses : pendant que nous tâtonnions et que nous allions progressivement à la conquête des nues, nos voisins nous laissaient faire. Ils voulaient voir ce qu'on pouvait attendre de la nouvelle locomotion. Quand nos résultats devinrent probants, ils commencèrent à nous imiter, copièrent nos appareils, nos moteurs, puis se mirent à perfectionner et à inventer. Aujourd'hui, ils entrent dans la lutte internationale et nous stupéfient.

Nous, au contraire, après avoir maîtrisé, au prix de quels sacrifices, l'élément fuyant, nous avons trouvé que personne ne pouvait nous égaler. Les lauriers recueillis, les compliments des flatteurs, l'indifférence de l'Etat, telles furent les raisons de notre indolence. Indolence coupable, aveuglement néfaste qui nous empêchaient de jeter un coup d'œil même hâtif de l'autre côté du Rhin. Pendant que nous vivions dans une ère d'admiration mutuelle, là-bas on travaillait, là-bas on voyait des gouvernants avisés qui distribuaient des encouragements, là-bas aussi on se tuait, non pas pour émerveiller les badauds dans des meetings, mais pour trouver la solution de problèmes importants. Des deux côtés de la frontière, les cadavres s'amoncelaient, mais en Allemagne de chaque mort un enseignement était tiré. Chez nous, c'est toujours le pilote qui est coupable et, dans l'amas des débris de l'appareil, les commissions d'enquête constatent qu'aucune commande n'est rompue : ce serait du plus haut comique s'il ne s'agissait pas d'existences humaines fauchées en pleine jeunesse !

Les deux méthodes de travail sont trop différentes pour que je me donne la peine d'insister. Un fait seul est certain : C'est que nous subissons avec l'aviation la crise qui faillit un moment nous faire tant de tort dans l'automobile. Nous étions habitués à vaincre sans difficulté dans toutes les grandes courses.

Un jour vient où Nazzaro gagne. « Peuh ! c'est une chance », s'écrient les chauvins, plutôt que de déclarer : « L'Italie fait aussi bien que nous ! » L'année suivante, c'est Lautenschlager qui fait triompher l'industrie allemande. Et aussitôt : « Puisque nous sommes encore battus, eh bien ! nous ne courrons plus ! » Les Allemands auraient dit : « Nous sommes vaincus, tant pis, remettons-nous à l'ouvrage, nous prendrons peut-être l'avantage la prochaine fois. » Deux théories, deux tempéraments, mais également deux méthodes : la bonne et la mauvaise ! Et tant que nous ne changerons pas notre manière, nous devrons nous attendre à mettre chaque découverte au point pour donner à un autre pays les moyens de la perfectionner. Il en a toujours été ainsi en France: les discours, les belles phrases ne suffisent pas à faire naître un remède. Nous sommes la nation qui sombre sous le poids des palabres : qu'il s'agisse de l'aviation, de l'automobile ou de l'Olympiade, nous retrouvons toujours les mêmes errements, les mêmes fautes; nous entendons, après la débâcle, les mêmes *mea culpa*, mais quinze jours après tout est oublié et on recommence comme par le passé. Quelle vigueur a donc notre race pour pouvoir s'imposer physiquement et moralement, malgré ce défaut et malgré les pontifes qui dirigent tout sans rien connaître, uniquement pour les banquets, les honneurs et les décorations ? Et pourtant, avec une bonne direction que de belles choses nous pourrions faire !



HIRTH S'ENVOLE DE MARSEILLE

Hirth et son passager Schlutter capotèrent à Tamaris, alors qu'ils se rendaient de Marseille à Monte-Carlo.

LA CRISE DE L'AVIATION

L'exploit de Hirth rend plus poignante encore notre crise de l'aviation. Je sais bien que ceux qui ne veulent pas voir diront : « Pourquoi cette admiration pour Hirth ? Il n'a pas terminé le parcours, lui, tandis que Brindejonc et Garros sont arrivés à Monaco ! » Oui, c'est juste, mais le capotage de l'Allemand à Tamaris diminue-t-il la valeur de la performance précédente : Gotha-Marseille à deux en biplan à plus de 100 à l'heure ? Brindejonc et Garros sont de merveilleux virtuoses, mais ils étaient seuls. Comme hommes, ils sont supérieurs à Hirth, mais que dites-vous de ce biplan ? Que dites-vous de ce 125 chx fixe ? Que dites-vous de cet autre moteur qui tint l'air sans escale pendant 16 h. 35 avec Ingold? Ce parallèle nous prouve simplement qu'au point de vue des aviateurs, nous avons toujours les meilleurs. Mais, à côté, ils ont également des appareils et des moteurs !

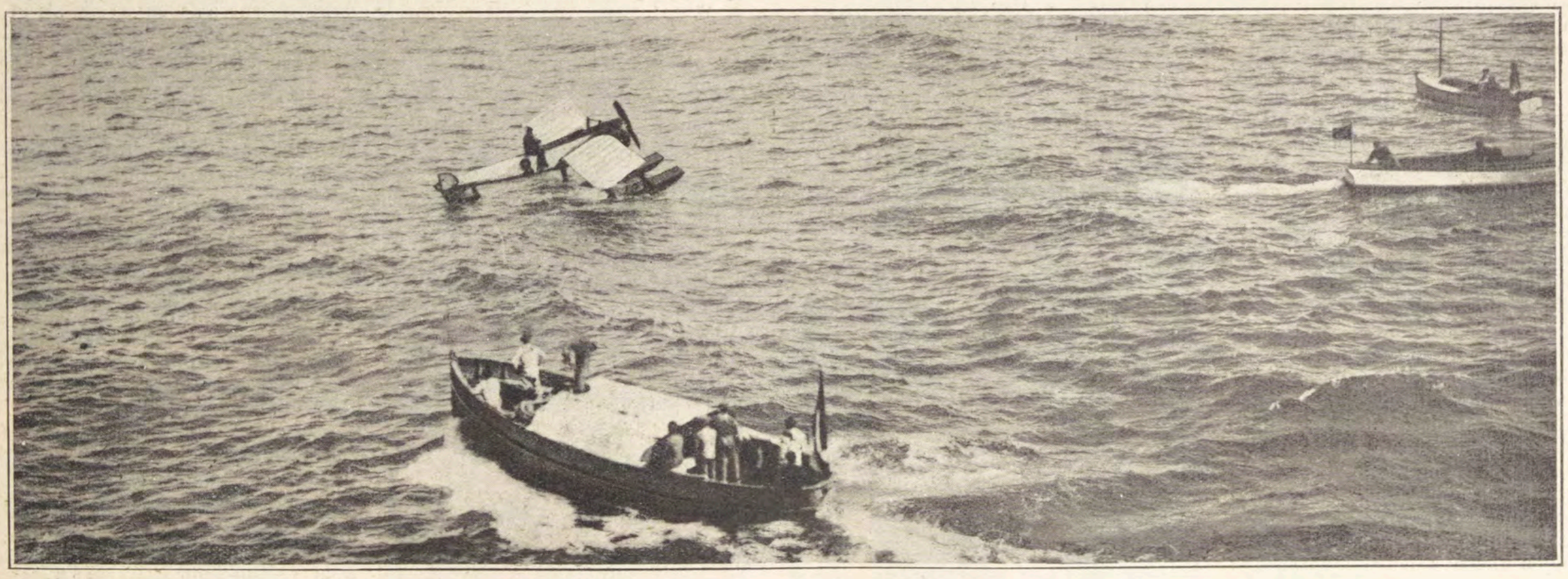
En France, si nous étions encouragés comme les constructeurs le sont en Allemagne, nous ferions non seulement aussi bien, mais mieux. Là-bas, les primes abondent, les commandes affluent, le gouvernement s'occupe matériel-

LE Dr ESPANET PASSE AU-DESSUS DU TIR AUX PIGEONS DE MONTE-CARLO

Le Dr Espanet s'est classé premier dans les éliminatoires françaises de la coupe d'aviation maritime Jacques Schneider. Il a couvert les 40 kilom. en 23 m. 54 s. (Monoplan Nieuport, moteur Gnôme, hélice Chauvière). *Levasseur, sur* Nieuport-Gnôme *également, se qualifiait derrière lui.*

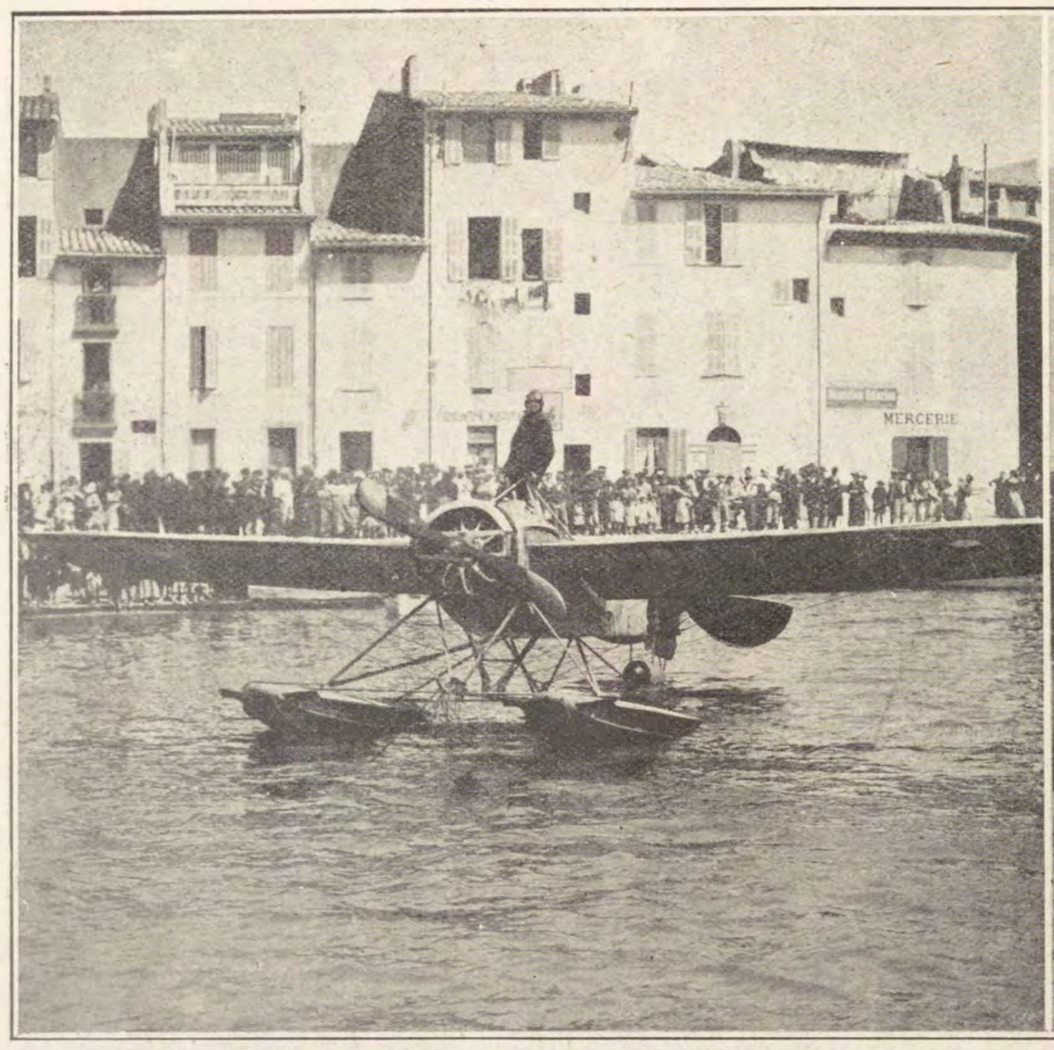
lement de tous ceux qui fournissent des efforts. Chez nous, que fait-on ? Des discours au Sénat ! Des interpellations à la Chambre, devant 37 députés ! On fait des promesses, mais à quoi bon les tenir, personne ne les a entendues !

Tant que nos dirigeants n'auront pas plus de foi dans l'aviation, ou plutôt tant qu'ils seront aussi ignorants des choses de l'air, nous n'aurons qu'à nous laisser devancer par les Allemands, par les Russes, par les Anglais et par tous ceux qui créent des flottes aériennes. On accusera les constructeurs parce qu'ils n'ont pas assez d'argent pour aller de l'avant et que la clientèle devient de plus en plus rare; on accusera les pilotes parce que, pour rien, ils ne chercheront pas à ravir à nos voisins des records qui rapportent 100 et 125.000 francs à leurs auteurs. Et ceux qu'on devrait accuser, nos gouvernants, continueront à rester calmes et sereins, comme s'ils avaient accompli leur devoir. C'est par leur insouciance que la plus glorieuse des industries modernes aura périclité, peu leur importe : ils n'ont pas eu le temps d'étudier ce qu'on peut en attendre. Dame ! Un ministre, ça passe si vite ! Mais un jour viendra où le peuple pourra demander raison de cette négligence : qu'une guerre éclate avec l'Allemagne, lorsque le ciel sera sillonné de dreadnougths Zeppelin évoluant *silencieusement* à 3 *kilomètres* du sol et entourés d'escadrilles



GARROS RENTRE A LA REMORQUE

Garros se qualifia également dans la coupe Schneider, derrière Espanet et Levasseur. Quelques jours après il accomplissait ses magnifiques voyages Monaco-Buc (1.293 kilomètres) et Bruxelles-Monaco, dépossédant Brindejonc des Moulinais de la première place du classement du rallye aérien (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière, essence Motricine).



MALLARD A CASSIS

Mallard a couvert le parcours Buc-Monaco. Il s'est révélé comme un de nos meilleurs pilotes. (Monoplan Nieuport, magnéto U. H.)

MOINEAU QUITTE MARSEILLE

L'excellent aviateur Moineau a été victime d'incidents multiples dans le rallye de Monte-Carlo. Il dut de même que Hirth, abandonner à Tamaris.

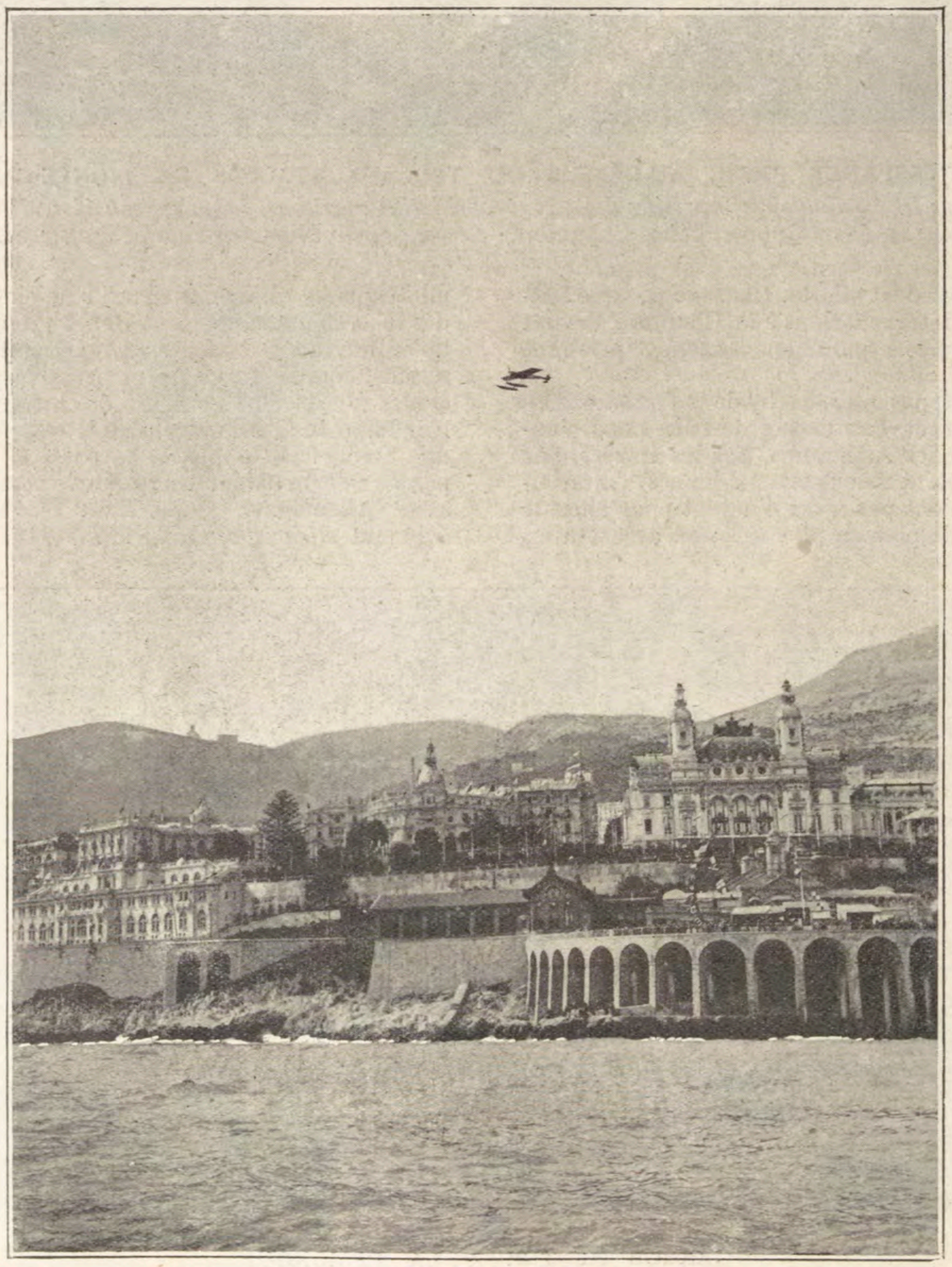
d'avions, si Paris est attaqué, que ferons-nous pour répondre ? Ce seront nos pilotes civils que vous viendrez supplier, ces pilotes civils que vous méprisez maintenant, que vous laissez mourir de faim, auxquels vous refusez la croix qu'ils méritent pour la donner à ceux qui n'ont eu d'autre exploit à leur actif que de la demander ! Il sera bien temps de leur faire des promesses, alors qu'il vous serait si facile de les enrôler dès aujourd'hui. Nous vivons trop près du présent, pas assez de l'avenir. La lutte est ardente en ce moment pour la suprématie de l'air, réagissons pendant qu'il est encore temps, mais j'ai peur, j'ai grand peur. Le jour où l'on se décidera à tenter un effort, on fera appel à des commissions composées de pontifes inutiles et ignorants et c'est à eux que l'on confiera le soin de réorganiser ,car chez nous on n'organise jamais, mais on réorganise toujours, l'aviation, sport de défense nationale : pauvre aviation ! Telles sont les réflexions navrantes que suggère la prouesse de l'ingénieur Hirth ! Et au risque de choquer la susceptibilité des patriotes, je n'hésiterai pas à déclarer que la victoire de l'Allemand aurait peut-être été un bien. En effet, même battu sur le poteau, il n'en est pas moins forcé de s'incliner devant nous, tandis que s'il avait triomphé, l'affront aurait été tel que nous aurions sans doute aussitôt essayé de réagir. En ce moment, la lutte est encore possible, mais dans quelques mois pourrons-nous combler le handicap, nous qui possédions une avance si écrasante ?

PAUVRES HYDRAVIONS !

Si le rallye de Monaco nous permet de secouer notre torpeur, ce sera là un résultat merveilleux; mais il est un autre point mis en évidence par cette importante épreuve. Il s'agit des hydravions. Il ne faut pas hésiter à le déclarer : la formule actuelle de l'hydraviation semble destinée aux pires calamités. Dès que la mer est un peu houleuse, il ne peut être question pour ces engins d'aller s'y risquer, sinon capotage s'ensuit. Le rallye d'une part, les éliminatoires de la coupe Schneider d'autre part ont été, je pense, concluants. Evidemment, il n'y a pas lieu de tirer la moindre fierté de semblable constatation. Il vaudrait mieux trouver autre chose. Depuis deux ans, les hydravions munis de flotteurs ont prouvé tout simplement qu'ils pouvaient au plus être employés comme engins d'exhibition sur les fleuves calmes et tranquilles. Ils sont lourds, peu stables, et qu'ils aient un, deux ou trois flotteurs, le résultat est toujours le même, hélas ! Dire que certains illuminés croient pouvoir traverser l'Atlantique avec de semblables outils !

Ce qui étonne, c'est qu'aucun constructeur ne fasse de recherches du côté du bateau volant, dans le genre des appareils employés en Amérique, conception reprise par André Beaumont. Ne vous semble-t-il pas en effet plus logique et plus simple d'aller en canot sur l'eau, plutôt que dans une nacelle munie de patins ? Sur terre, que préférez-vous : marcher dans de solides souliers ou sur des échasses ? Je suis convaincu que d'ici peu l'hydravion à flotteurs sera complètement délaissé au bénéfice du « flying boat ». Mais pour que l'on s'aperçoive de la vérité de ce raisonnement, il faudra que successivement tous les hydros actuels capotent et se démolissent.

JACQUES MORTANE.



GARROS ARRIVE A MONTE-CARLO

Roland Garros a une fois de plus émerveillé ses admirateurs par ses parcours Monaco-Buc en 12 h. 11 m. 21 s. et Bruxelles-Marseille en 10 h. 12 m. (Monoplan Morane-Saulnier-Gnôme, essence Motricine).

UNE TOUCHE COURTE

Le groupement des joueurs montre la farouche énergie, avec laquelle les équipiers se disputaient la possession du ballon.

AUTOUR DU BALLON

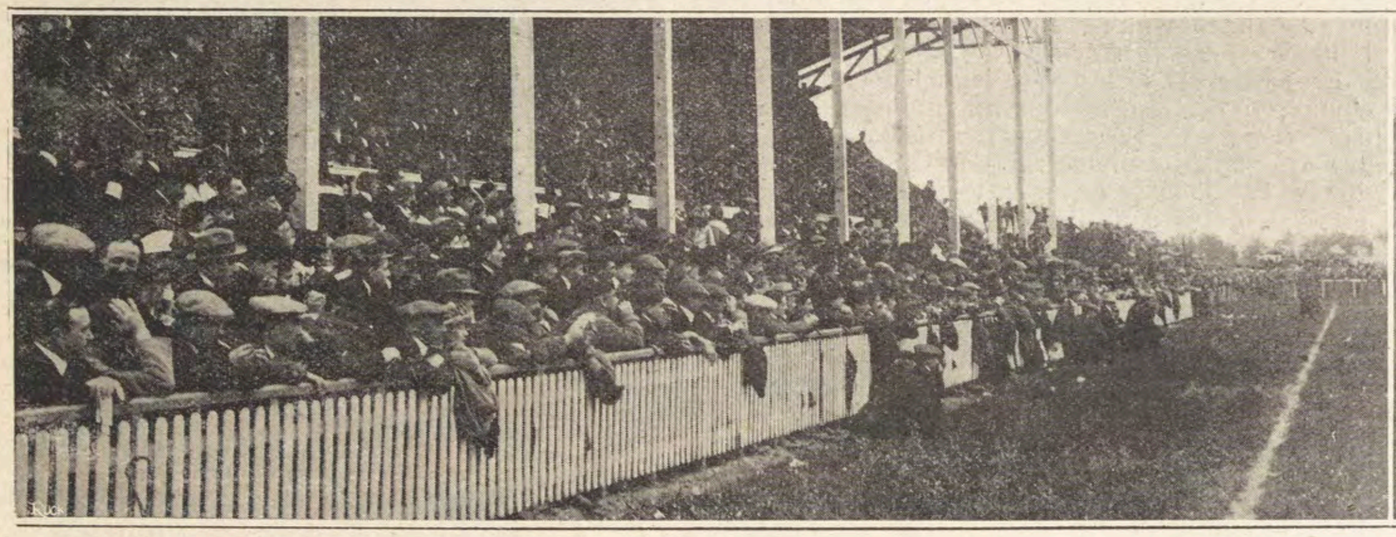
Sur notre photographie, on voit, à droite, Fournier, le demi de mêlée de Perpignan, qui fut un des meilleurs hommes sur le terrain.

UNE CHUTE

Le match Perpignan-Bayonne fut longtemps indécis, finalement Perpignan l'emporta par un essai à rien.

UNE TOUCHE LONGUE

Les Bayonnais s'efforcèrent d'ouvrir le jeu, notamment au cours des touches qu'ils pratiquèrent très longues, à leur manière.



LA FOULE DANS LES TRIBUNES

Quinze mille Bayonnais assistaient au match. Ils furent déçus dans leur attente, mais acceptèrent la défaite de leurs favoris avec grande sportivité.

LES GENDARMES

Les gendarmes durent intervenir sur la demande de l'arbitre, qui désirait expulser deux joueurs.

PERPIGNAN BAT BAYONNE

Chacun connaît la situation par la suite de laquelle Perpignan, Bayonne et Toulouse se trouvèrent à égalité dans la Poule qu'ils avaient à disputer. Depuis le Dimanche 5 avril, l'Aviron Bayonnais, détenteur du titre de champion de France, est définitivement éliminé. L'Association Sportive Perpignannaise a en effet réussi à remporter sur lui une pénible victoire, et s'est assuré l'honneur de jouer contre Toulouse en marquant un essai à rien. Le match fut jusqu'à l'ultime minute indécis et ce n'est que dans les derniers instants, que sur une imprudence bayonnaise, Manté, de Perpignan réussit une interception heureuse, et passant le ballon à Barbe, permit à celui-ci de marquer les trois bienheureux points qui assurèrent la victoire. La bataille qui se déroula sur le terrain du Hardoy fut acharnée, mais elle ne fut pas en beauté, digne des équipes qui la disputèrent. Le jeu élégant et fantaisiste de Bayonne fut annihilé par l'ardeur et la force des Catalans, qui jouèrent un véritable match de championnat, serrant le jeu et ne risquant rien. Leur tactique fut celle du coup de pied à suivre, et c'est elle qui amena l'essai. Les Champions de France ont accepté leur défaite en excellents joueurs et leur seul objectif à cette heure est de reconquérir leur titre l'an prochain. Dans cette attente ils souhaitent certainement à l'énergique quinze perpignannais de remporter le trophée qu'ils devront abandonner bientôt. A notre avis leur vœu se réalisera à moins de circonstances extraordinaires.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AU TENNIS

Le prochain numéro double de la *Vie au Grand Air* paraîtra le 9 mai et sera consacré au tennis. Toutes les questions intéressant ce sport si répandu seront étudiées par les plus grandes compétences : Wilding. Decugis, Germot, Marguerite Broquedis, Laurentz, Gobert. J. Quellennec, etc.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

France d'abord... non Moi d'abord

Dans notre histoire, des noms illustres brillent. Plus qu'aucun autre pays, nous possédons de grands hommes, notre force est dans nos individus, pourquoi faut-il que nous ne sachions pas associer nos qualités personnelles?

L'individu, voilà le fond, la raison même de notre pays ; pour lui s'est faite la Révolution, pour son élargissement est né la République, chacun son maître, telle est notre devise.

Dans notre histoire sportive combien aussi de noms illustres! Nous avons Carpentier, Bouin, Garros. L'un ridiculise le grand Bombardier, l'autre bat le record du monde de l'heure, le troisième traverse la Méditerranée, et hier encore étonne le monde, quelles belles individualités! et derrière elles, l'audacieux Pégoud, Boillot le conducteur fameux, André, l'athlète aux mille ressources, Forgues, Gobert. Ces hommes sont capables de tout, tous ont les yeux fixés sur eux, ils sont uniques, le monde les regarde ébahi.

Réunissez-les, essayez de coordonner leurs efforts ; de l'ensemble de toutes ces pièces détachées qui sont les meilleures du continent, efforcez-vous de faire une bonne machine : peine perdue. Le Français est un, il ne s'amalgame pas. Il ne sait pas sacrifier son moi devant l'intérêt général, il ne peut pas le faire. Ce n'est pas qu'il ne le veut pas faire, — mais il ne peut lutter contre sa nature individualiste, contre ce perpétuel besoin de produire par lui-même, par gloriole, par luxe, dirait Flambeau.

Flambeau : voilà le Français ; il court au danger quand celui-ci ne se présente pas, il le recherche, il force le hasard. Tant qu'il est seul et qu'il ne risque que sa vie, dame! il est libre, et c'est un joli personnage de drame lyrique. Mais que diable la vie n'est pas une pièce de Rostand. Il n'est pas nécessaire de faire tout par soi-même, allions-nous, prenons des complices, unissons nos forces, c'est moins chic, cela fait moins d'effet, mais c'est plus utile.

Ces réflexions me viennent à propos du match que nous venons de perdre contre l'Angleterre. Le plus mémorable dans l'histoire de ce match est certainement la merveilleuse entente de tous les équipiers du quinze anglais. Tous les rouages de la machine, toutes les pièces de la mécanique étaient actionnés en vue du même rendement. Chacun à son heure et chaque homme à sa place.

L'équipe de France allait et venait, elle attaquait avec brio, dans un élan irrésistible, puis elle flottait, trouée, percée, comme un coque sous un grand vent. Celui-ci était là, puis là et partout, il faisait le travail des uns, la besogne des autres, et négligeait de temps en temps la sienne. Ces trois autres qui devaient être la clef de la défense ne s'entendaient point et appliquaient chacun leurs théories propres et combien différentes.

Français, que vous fûtes français dans cette bataille! Le moyen âge ne vous désapprouverait pas et je vous vois avec des heaumes, des casques et des lances. « Monter moins haut, mais tout seul » : laissez donc ça à Cyrano ; et montez en vous unissant.

Sacrifiez-les vos individualités brillantes ; qu'importe ce que l'on dira de vous dans votre petit village ; ne soyez pas tous des coqs trop fiers et trop imbus de vous ; que les louanges ne vous perdent plus ; que les mots ne vous guident plus. Que le résultat vous inquiète, et non plus seulement la beauté du geste.

Qui trouvera le ciment capable d'unir en un bloc toutes ces unités qui valent par elles-mêmes, et ne gagnent pas par leur réunion? Ciment armé pour les batailles, allons! qui le trouvera? C'est un joli service à rendre à la France.

WHIPPER

AUTOMOBILE

Le circuit marocain

Un parcours de 1.500 kilomètres sur des routes à peine tracées.

L'AUTOMOBILE fait inlassablement la tache d'huile. Il n'est pas de pays neuf qui ne soit touché par elle et conquis. Le Maroc ne pouvait échapper à l'inévitable loi. L'année dernière c'est un journal marocain qui organisa le premier circuit avec un tel succès qu'au lendemain de cette épreuve un Automobile Club se fondait à Casablanca, de même que l'Automobile Club de France est né du succès de la première course Paris-Bordeaux-Paris gagnée par Levassor.

Ce sera donc l'A. C. Marocain qui organisera du 1er au 12 juin prochain, le deuxième circuit, et nous souhaitons aux organisateurs le plus grand succès. Ils ont pris pour modèle les règlements adoptés jusqu'à ce jour dans nos concours de tourisme avec le régime des parcs fermés et une moyenne minima de marche imposée. Etant donné l'état des routes ou plutôt des pistes marocaines, n'est-ce pas demander un peu trop à certaines catégories de concurrents, insuffisamment puissants pour se sortir aisément des mauvais pas dans lesquels, forcément, ils se trouveront engagés au cours de leur randonnée à travers le Maroc?

Nous savons déjà, par les concurrents de l'année dernière, quel mal ils ont eu parfois à terminer les étapes quotidiennes dont la plupart étaient moins longues et moins pénibles que celles d'aujourd'hui.

Le parcours de 1914 comporte neuf étapes : Casablanca à Rabat (100 kilom.) ; Fez (240 kilom.) ; Meknès (60 kilom) ; Tadla (300 kilom.) ; Marrakech (250 kilom.) ; Mogador (190 kilom.) ; Safi (110 kilom.) ; Mazagan (160 kilom.) et retour à Casablanca (90 kilom.) Au total 1.500 kilomètres de routes qu'il vaut mieux jusqu'à nouvel ordre, ne pas qualifier. La moyenne minima imposée est de 25 kilomètres à l'heure et c'est sur le temps de marche que devront être pris tous les arrêts nécessaires non seulement aux réparations quelconques, mais aussi au ravitaillement, graissage, nettoyage, etc. ; assurément pour les petites voitures, c'est plus qu'un maximum qu'on leur demande. Les catégories, au nombre de sept, sont établies d'après la cylindrée du moteur et sur la base que nous avons adoptée ici même, c'est-à-dire, par fractions de 500, depuis 1 litre 500 jusqu'à 5 litres et au-dessus. On ne voit pas beaucoup les voiturettes de la première catégorie terminer le parcours sans pénalisations. Elles peuvent toutes faire le 25 de moyenne ; mais, victimes de leur poids léger, elles vont avoir à supporter, sur les pistes marocaines, de telles secousses, le châssis et les organes qu'il supporte, seront tellement malmenés qu'ils auront forcément quelques faiblesses.

Est-ce bien là le but vers lequel doit tendre un comité qui désire introduire une industrie nouvelle dans un pays nouveau ? Qu'il en fasse ressortir les avantages, qu'il souligne par une expérience publique les bénéfices qu'on en retirera, mais qu'il songe aussi au cadre dans lequel l'expérience se fait, et qu'il ne pose pas de conditions telles que certains concurrents se trouvent ainsi mis en présence d'impossibilités. C'est éliminer d'avance toute une série de voitures intéressantes qui n'ont aucun intérêt à aller au-devant d'un échec certain.

Le règlement adopté par l'Automobile Club marocain est parfait sauf ce petit détail qu'il convient de signaler d'autant plus que les organisateurs d'épreuves, courses ou concours, semblent enclins depuis quelque temps à accumuler les difficultés dans leurs programmes.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Nos prochains rallies automobiles

NOUS avons annoncé dans notre dernier numéro que nous allions faire disputer deux rallies automobiles en mai.

Le Rallye du Sud-Ouest.

(24 Mai.)

Nous avons fixé au 24 mai la date du rallye du Sud-Ouest qui réunira les deux Clubs automobiles de Bordeaux et de Périgueux.

Rappelons rapidement quelques points du règlement qui est d'ailleurs le même que celui de nos rallies régionaux.

Catégories. — Il n'y a qu'une seule catégorie.

Carnet de route. — Chaque concurrent reçoit au départ un carnet de route qui sera visé et annoté à chaque contrôle.

Contrôles. — Les concurrents entre le point de départ et le point d'arrivée devront s'arrêter à plusieurs contrôles dont un secret. A chaque contrôle, le concurrent devra faire viser son carnet de route.

Classement. — Le classement s'établit d'après la régularité de la moyenne de marche. Cette moyenne est établie entre chaque contrôle. Le classement s'obtient en retranchant la plus faible et la plus forte et ce résultat, du nombre 60. Le chiffre le plus élevé ainsi obtenu, est celui du vainqueur.

Pénalisations. — Toute voiture n'ayant pas atteint la moyenne de 30 kilomètres ou ayant dépassé la moyenne de 40 entre deux contrôles perdra un point par kilomètre au-dessous de 30 ou au dessus de 40.

Réclamations. — Toute réclamation devra être présentée au plus tard une heure après l'arrivée du dernier concurrent. Elle sera accompagnée d'une somme de 0 fr. 50 qui restera acquise au fond du concours, si la réclamation n'est pas admise.

Responsabilités. — Les concurrents restent soumis à toutes les lois et ordonnances de police qui régissent les régions traversées par eux.

Les conséquences de tout accident, dont ils pourraient être causes ou victimes pendant la durée du Concours, sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités.

Le rallye du Centre-Ouest.

(31 mai.)

Le 31 mai, aura lieu le rallye que la *Vie au Grand Air* organise avec l'Automobile Club de l'Ouest et de la Sarthe. On sait la grande importance et le développement qu'a pris, sous l'intelligente impulsion de ses dirigeants, l'Automobile Club du Mans ; aussi ses membres participant au rallye partiront de vingt centres différents : Rennes, Chartres, Alençon, Le Mans, Laval, Domfront, Argentan, Mortagne, Angers, Chinon, Loches. Sainte-Maure, Sablé, etc. L'Automobile Club du Centre, convié également à ce rallye, enverra ses membres de Bourges, Nevers, Moulins, Châteauroux. Le point de concentration désigné est Tours.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 6 AU 13 AVRIL

AVIATION

MERCREDI 8 AVRIL. — Monte-Carlo. — *Coupe Jacques-Schneider.* — 1. Dr Espanet 40 km. 2 Levasseur 20 km. 3. Garros 10 km.

LUNDI 13 AVRIL. — *Rallye International.* — 1. Garros (Monaco-Buc, soit 1.293 km. en 12 h. 23 m.)

2. Brindejonc des Moulinais (Madrid-Monaco, soit 1.293 km. en 16 h. 2 m. 28 s.)

CYCLISME

MERCREDI 8 AVRIL. — *Vélodrome d'hiver.* — Grand Critérium de vitesse. 1. F. Kramer 3 points ; 2. Friol 8 points ; 3. Hourlier 9 points ; 4. Dupré 10 points.

DIMANCHE 12 AVRIL. — *Parc des Princes. — Match de demi-fond.* — 1. Daragon ; 2. Sérès à 2 tours.

Prix National. — 1. Hourlier ; 2. Dupré à 2 longueurs ; 3. Poulain à une demi-longueur.

Prix des Étrangers. — 1. Ellegaard ; 2. Polledri à 2 longueurs ; 3. Priani à 1 longueur.

Course Paris-Roubaix. — 1. Crupelandt, en 9 h. 2 m. ; 2. Luguet, à deux longueurs ; 3. Mottiat à une demi-longueur ; 4. Egg, à une roue ; 5. Rossius ; 6. Vanhouwaert ; 7. Vandevelde ; 8. Masselis ; 9. Wanders ; 10. Vanlerberghe ; 11. Vandenberghe ; 12. Steux ; 13. Passerieu ; 14. Benoit ; 15. Guillaux ; 16. Engel ; 17. Haneau ; 18. Arts ; 19. Léonard ; 20. Faber etc.

LUNDI 13 AVRIL. — *Parc des Princes : Prix de Pâques* (1.333 m.) ; 1. Kramer ; 2. Bailey à une demi-longueur ; 3. Friol à 3/4 de longueur.

Course d'une heure derrière grosses motos : 1. Guignard 82 km. 470 m. 2. Walthour à 7 tours ; 3. Sérès à 10 tours ; Darragon à 12 tours.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 12 AVRIL. — *Saint-Ouen.* — Le C. S. Brugeois bat les Anglais par 3 buts à 2.

LUNDI 15 AVRIL. — *Saint-Ouen.* — Le C. S. Brugeois bat les Young Boys de Berne par 2 buts à 1.

Le Red Star bat le West London par 5 buts à 2.

FOOTBALL-RUGBY

LUNDI 13 AVRIL. — *Colombes.* — L'Angleterre bat la France par 39 points contre 13.

HIPPISME

JEUDI 9 AVRIL — Enghien. — *Prix Le-Blois* (20.000 francs, 2 000 mètres) : 1. Pirpirol (O'Neil) à M. S. Rutgers Le Roy ; 2. Rasoir ; 3. Libertad. P. M. gag. 18 francs ; pl. 14 francs ; 30 francs.

DIMANCHE 12 AVRIL. — Auteuil — *Prix Le Gourzy* (20.000 francs, 4.500 mètres) : 1. Zénith II à M. A. Veil-Picard ; 2. Lynx Eyed ; 3. Lilium. P. M. gag : 55 francs ; pl. 18 francs ; 18 francs ; , 17 fr. 50.

Prix du Président de la République (50.000 francs, 4.500m.) : 1. Aveyron à M. Jacques Ronan ; 2. Boston IV ; 3. Scoff II. P. M. gag : 183 fr. 50 ; pl. 43 francs ; 53 francs ; 24 francs.

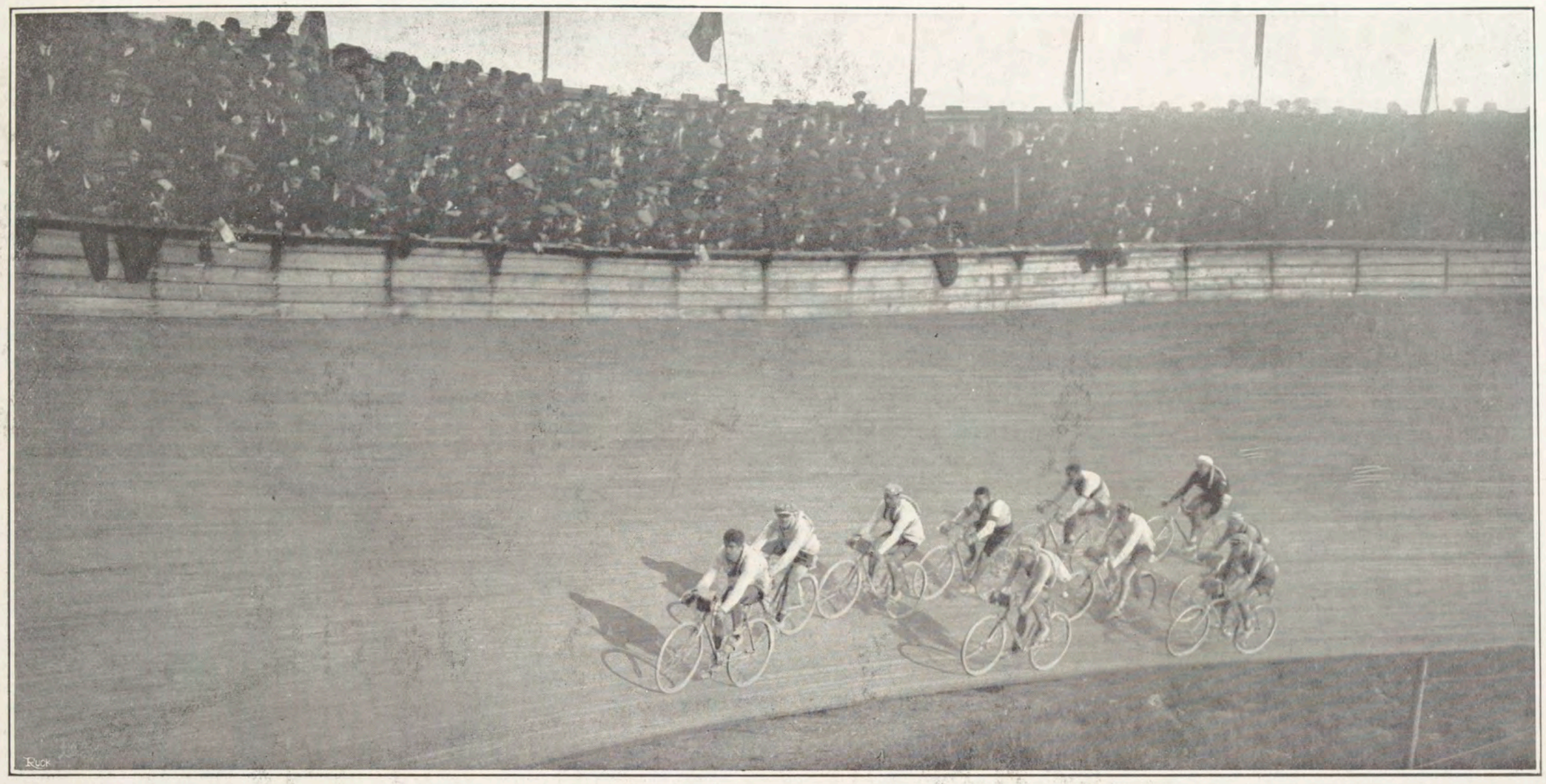
LUNDI 13 AVRIL — Longchamp. — *La Bourse.* — 1. Careless (O'Neil) à M. Muller ; 2. Rosimond ; 3. Aigle Blanc. P M. gag. : 34 fr. 50 pl. 22 francs ; 80 fr. 50.

Prix Juigné (20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Mon Petiot (Sharpe) à M. Ch. Carter ; 2. Oracle ; 3, Janville. P. M. gag. : 166 fr. 50 ; pl. 35 francs ; 17 fr. 50 ; 23 francs.

Prix Perplexité : (15.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Chut (G. Stern) à M. Ed. Blanc ; 2. Frizzie ; 3. Rikuit. P M. gag. : 21 fr. 50 ; 12 fr. 50 ; 16 fr. 50.

LE CONCOURS DU CHAMPION.

C'est dans notre numéro du 3 mai que nous donnerons le résultat de notre grand concours du champion dont le premier prix est une automobile de sport Doriot-Flandrin-Parant, et le second, une motocyclette Rudge-Whitworth, de chez Paul Ménard. D'ailleurs, plus de 20.000 francs de prix sont affectés à ce grand concours.

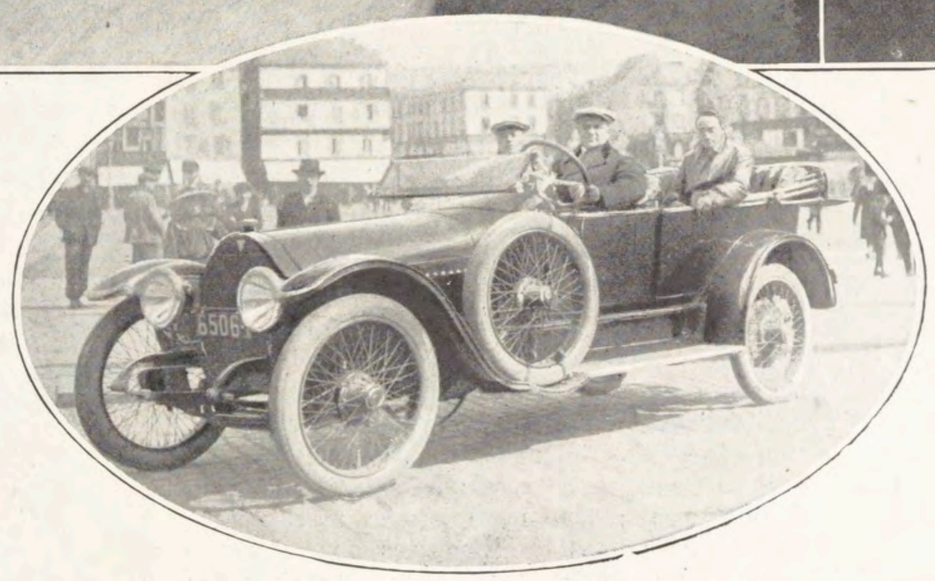


AU VÉLODROME DE ROUBAIX : AVANT LE SPRINT FINAL

Les concurrents de Paris-Roubaix n'ont pu prendre un avantage décisif avant le sprint final. Ils étaient 153 au départ, 125 à Beauvais, 100 à Amiens, 50 à Arras et 21 à 10 kilomètres de l'arrivée. Le peloton put enfin s'égrener, mais les arrivées au vélodrome de Roubaix se succédèrent avec une telle rapidité que le classement fut difficile à établir.

L'ARRIVÉE DE CRUPELANDT

L'excellent coureur roubaisien Crupelandt remporta la victoire par deux longueurs sur Luguet Il accomplit le parcours en 9 h. 2 m. (Pneus Hutchinson.)



L'AUTOMOBILE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

La voiture Hudson, *pilotée par M. R. Scrive qui a permis à notre photographe Simons de suivre toutes les péripéties de la course.*

CRUPELANDT APRÈS SA VICTOIRE

Crupelandt, qui avait déjà remporté une fois la victoire dans Paris-Roubaix, a prouvé à nouveau sa valeur et sa qualité de champion.

LA COURSE

La course Paris-Roubaix, première épreuve sur route du calendrier français, par suite de la remise de Paris-Tours, s'est disputée dimanche dernier. Hélas! une fois de plus, c'est à l'emballage sur le vélodrome que le classement s'est effectué. La victoire a souri à Crupelandt et nous en sommes heureux, car c'est un vaillant et véritable champion, mais nous devons regretter que les rou-

PARIS-ROUBAIX

tiers aient l'air de considérer aujourd'hui les courses sur route comme de véritables concours de vitesse. Sur place, observation, horreur de mener le train, rien n'y manque. Aussi le résultat ne se fait pas attendre : la plupart des favoris occupent des places qui ne sont pas dignes d'eux. La moindre crevaison à quelques kilomètres de l'arrivée et c'est fini : on ne revoit plus les champions que

LE DÉPART DE SURESNES

153 concurrents prirent le départ. Parmi les favoris, il y avait les champions célèbres, qui firent triste figure, les hommes du Nord, qui furent au-dessus de tout éloge, et les Australiens, dont on peut attendre beaucoup.

L'ACCIDENT DE GREC

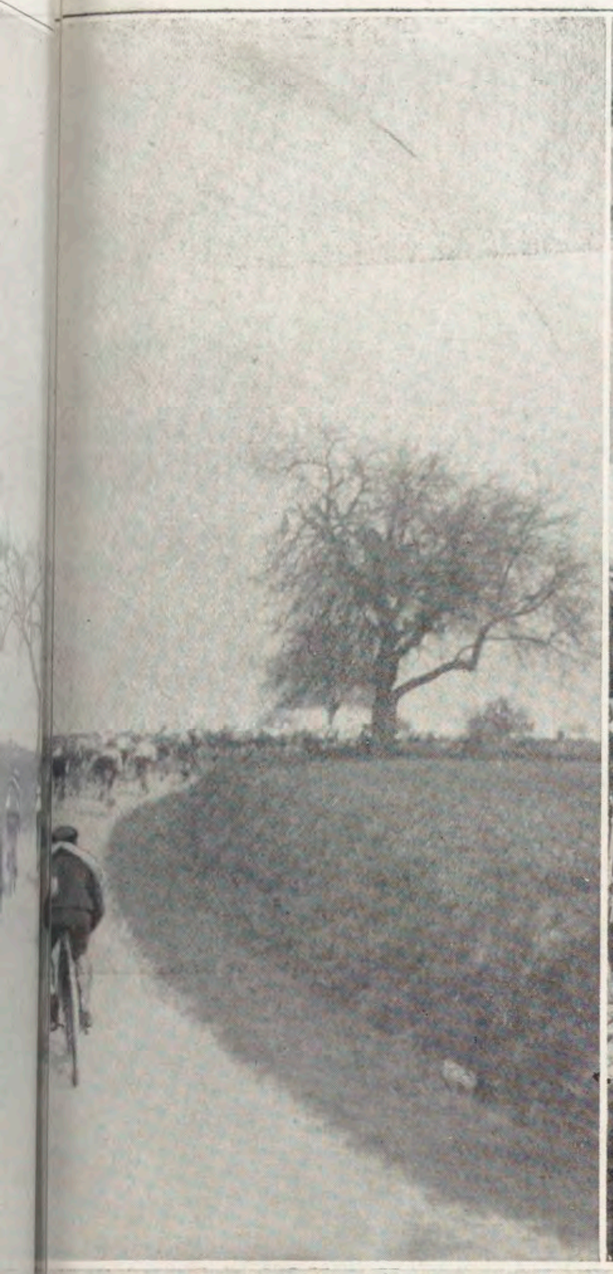
Grec, qui avait fait une belle course fut éliminé par suite d'un accident. Au moment où il cherchait à passer en tête du peloton, il fut heurté par une automobile et cassa sa machine.

LA CO

Malgré sa difficulté, la côte de Doullens ne provoqua pas allait triompher et Luguet qui, sur sa bicyclette Auton brillante. — En haut, le peloton des concurr

lorsque de nombreux jeunes se sont partagés les places d'honneur. Curieuse façon de comprendre le sport que d'assimiler une course sur route au sprint incohérent qui établit le classement d'une épreuve de Six Jours. A l'heure actuelle, il y a deux catégories de coureurs : les vieux et les jeunes. Ceux-ci ne s'élancent pas délibérément en tête parce qu'ils ont peur, ils ne se sentent pas assez sûrs d'eux et sont effrayés du poids des lauriers que portent leurs rivaux. Les vieux s'observent, ne veulent pas se dépenser en efforts qu'ils craignent inutiles. Ils attendent et la fable a une fois de plus raison : « Rien ne sert de courir, il faut partir à point », avec cette différence que les routiers partent à point, mais ne courent pas.

Les épreuves ainsi disputées ne peuvent plus intéresser la foule. Peu lui importe d'assister au passage d'une caravane de cent coureurs qui s'attendent et se font presque des politesses aux contrôles. Ah ! où est le temps des rois de la route :

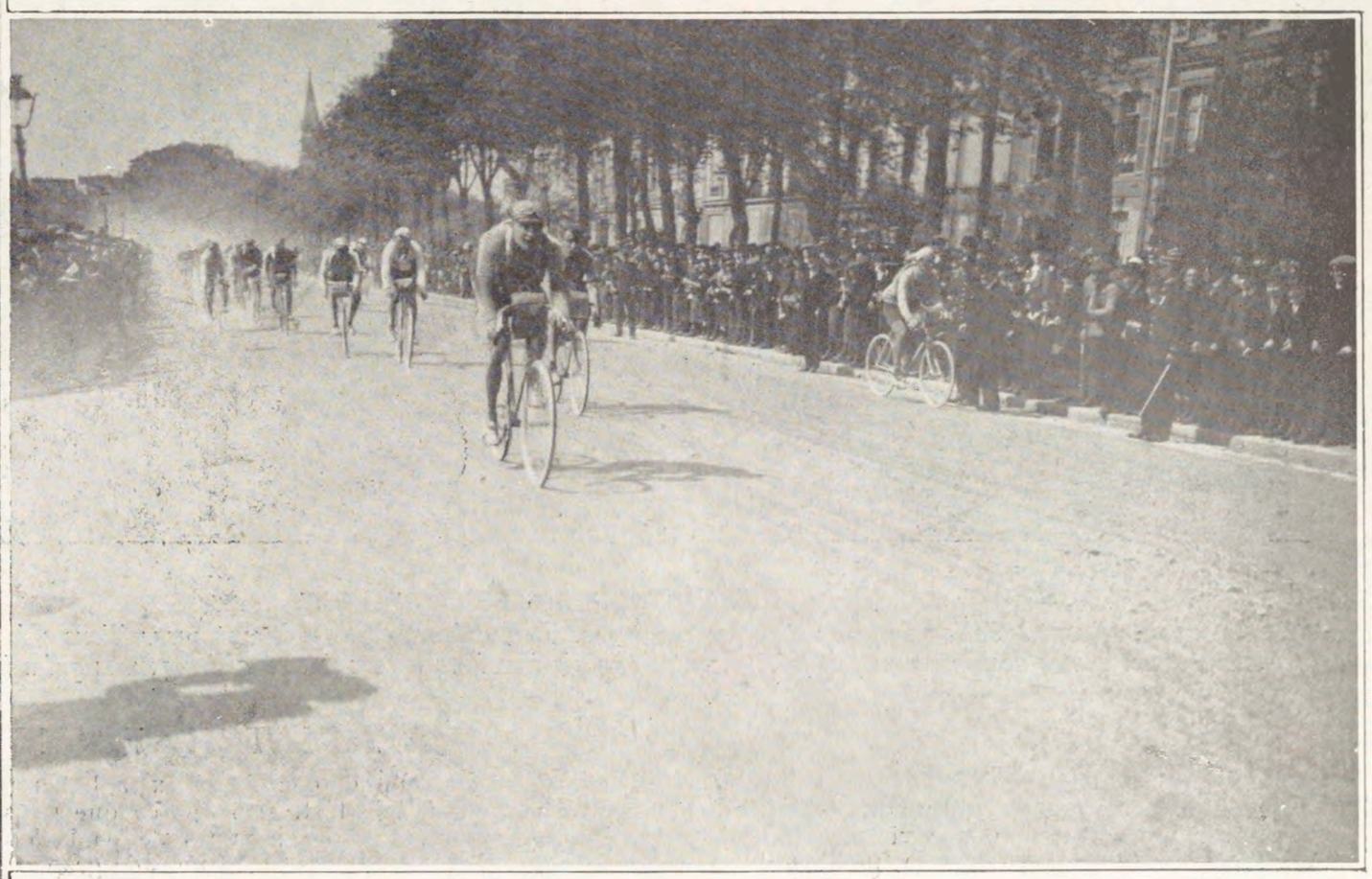


LE CONTROLE DE BEAUVAIS

Avec cette foule de coureurs arrivant ensemble, les plus à plaindre furent certes les soigneurs préposés aux contrôles, qui voyaient arriver en même temps tous les hommes qu'ils devaient ravitailler.

DOULLENS

hages espérés. Sur notre document, on aperçoit Crupelandt qui ntinental, *prenait la seconde place, après une course très* s *la route, avant Beauvais.*



L'ARRIVÉE A AMIENS (Photographies de notre envoyé spécial.)

A 144 kilomètres du départ, il y avait encore de 90 à 100 coureurs dans le peloton de tête. Ce n'est que dans les derniers kilomètres que de petits espaces permirent de parler de plusieurs pelotons.

quand les Garin, les Pottier, les Petit-Breton, les Georget passaient seuls, bien détachés devant le lot lancé à leur poursuite, le public vibrait, discutait les chances des concurrents, attendait avec anxiété le résultat. L'homme qui avait accompli un exploit devenait aussitôt célèbre. C'était un héros! Aujourd'hui, les temps ont changé : que ce soit X., Y. ou Z. qui gagne c'est toujours un coureur de la procession, quel intérêt y a-t-il à savoir son nom? Ne sont-ils pas une vingtaine qui, s'ils avaient été aidés par la chance, auraient pu gagner! Il ne faut pas se le dissimuler si l'on ne remédie pas à cet état de choses, d'ici peu le cyclisme sur route traversera une crise dangereuse et c'est ce qu'il faut éviter, lorsqu'on songe aux glorieuses prouesses que nous valent ce sport. Ce qui précède n'est nullement pour amoindrir le mérite de Crupelandt qui encore une fois, est un excellent coureur tout à fait à sa place comme vainqueur de Paris-Roubaix.

J. M.

UNE BELLE FRANÇAIS

Les Français n'eurent pas souvent le ballo[n] quand ils l'eur[ent]
Sur notre photographie, Burgun reçoit le [ballon] pour
lui-mêm[e] Basset.

WATSON PASSE A DINGLE

Les Anglais, contrôlèrent le ballon de façon presque constante. Leurs lignes arrières furent merveilleuses de brio et pratiquèrent souvent la passe longue. Notre document en fait foi, le centre anglais envoie le ballon à son ailier gauche qui a le chemin libre devant lui.

UNE P[ASSE]

Les trois-quarts anglais furent[...] vitesse. Celui-ci se venge[a]

LE MATCH FRANCE-ANGLETERRE :

Une fois encore nous avons été déçus et devant un adversaire redoutable, la France a subi un quasi-désastre. On ne pouvait raisonnablement espérer une victoire française, car l'équipe d'Angleterre était cette année la meilleure des équipes du Royaume-Uni et dans son pays, avait vaincu, cette saison même, Gallois, Ecossais, Irlandais. De plus, la composition de l'équipe de France, de notre ligne d'avants principalement, avait soulevé des critiques unanimes et quelquefois violentes; pour ma part elle me semblait défectueuse. Les événements ont démontré de façon indiscutable mais fâcheuse pour notre amour-propre, le fondement des critiques adressées à la C. C. avant le match, et contrairement à mon habitude qui est de chercher à excuser ceux qui se donnent le mal de diriger et de sélectionner, je les trouve cette fois-ci coupables d'un mauvais choix.

Notre mêlée dans les phases de jeu fermé et dans les remises en jeu à la touche n'a pas pu se rendre maîtresse du ballon, et sans cesse ainsi, a permis à nos adversaires d'attaquer en toute liberté. Dans cette partie du jeu donc, où l'on se dispute la possession du ballon, le « pack » anglais a surclassé le « pack » français. Encore ceci serait-il excusable si les avants anglais avaient montré un brio extraordinaire, une valeur exceptionnelle, mais rien n'en fut. Le pack anglais a joué sans briller un match honnête et consciencieux, a battu notre mêlée non parce qu'il était très fort, mais parce que nous étions très faibles. Il nous manquait des hommes de poids à la mêlée, mis à des places symétriques, des hommes de grande taille à la touche, des équipiers jouant également dans toutes les phases du match, dans les mêlées, dans les touches, dans le jeu ouvert.

Donc, nous ne nous sommes pas assurés la possession du ballon. Dès lors, que faire devant les lignes arrières qui sont les plus belles que l'on ait jamais vues sous le maillot blanc, porteur d'une rose? La paire de demis anglais dans une entente extraordinaire et avec une science du jeu consommé varia ses attaques, faisant tantôt du jeu personnel, tantôt des redoublements de passe, ici une attaque renversée, là une offensive sur le côté fermé, préparant ainsi un travail facile à la ligne de trois-quarts. Dans celle-ci, les deux centres furent hors pair, mais je pense que l'on se doit surtout d'admirer Lowe, le petit ailier droit. Toute la ligne fit preuve d'une très grande adresse de mains et toute l'équipe, devant cette bonne forme de ses trois-quarts, joua pour elle. Il ne faut pas en vouloir à nos trois-quarts de ne pas avoir su arrêter les incessantes offensives de la superbe quintette anglaise, là où ont échoué Gallois, Irlandais, Ecossais. Ceux qui attaquent sans cesse ont sur ceux qui défendent un avantage tel, que

FRANÇAISE

...uand ils l'eurent, ils firent de jolies attaques. ...arribau pour le transmettre à André, qui ...Besset.

UN COUP DE PIED FRANC

Les Anglais bénéficièrent de plusieurs coups de pied francs. Dans la première mi-temps, ils furent par deux fois bien placés pour essayer le but et ne le manquèrent que de très peu. Heureusement ces 6 points ne s'ajoutèrent pas à leur score.

...TE

...owe put rejoindre André en ... la pareille à Foulton.

UNE NOUVELLE DÉFAITE FRANÇAISE

quelle que soit l'énergie des seconds, il arrive un moment où un jour se crée, où la défensive est débordée ou trouée, où l'attaque arrive à sa fin normale : l'essai. Avec un peu plus d'entente dans la défense entre nos deux centres et leur demi d'ouverture, avec un peu plus de forme chez notre ailier droit, de décision et de science du jeu chez notre ailier gauche, le compte des points eût pu être moins élevé. Bien que Caujolles n'ait pas été étourdissant, sa partie fut cependant honorable ; il eut un ou deux coups de pieds malheureux, et il manqua de vitesse devant Lowe ; dans cette occurrence il ne fut pas le seul.

Nous sommes finalement arrivés à laisser marquer contre nous le formidable total de trente-neuf points. Neuf fois les Anglais ont traversé nos lignes victorieusement, six fois le ballon a franchi les buts français. Ce « score » nous ramène bien loin en arrière ; il est à un but près, le même que celui de 1907. Cette année-là nous jouions les Anglais chez eux. Pauvres de nous, où sont nos progrès?

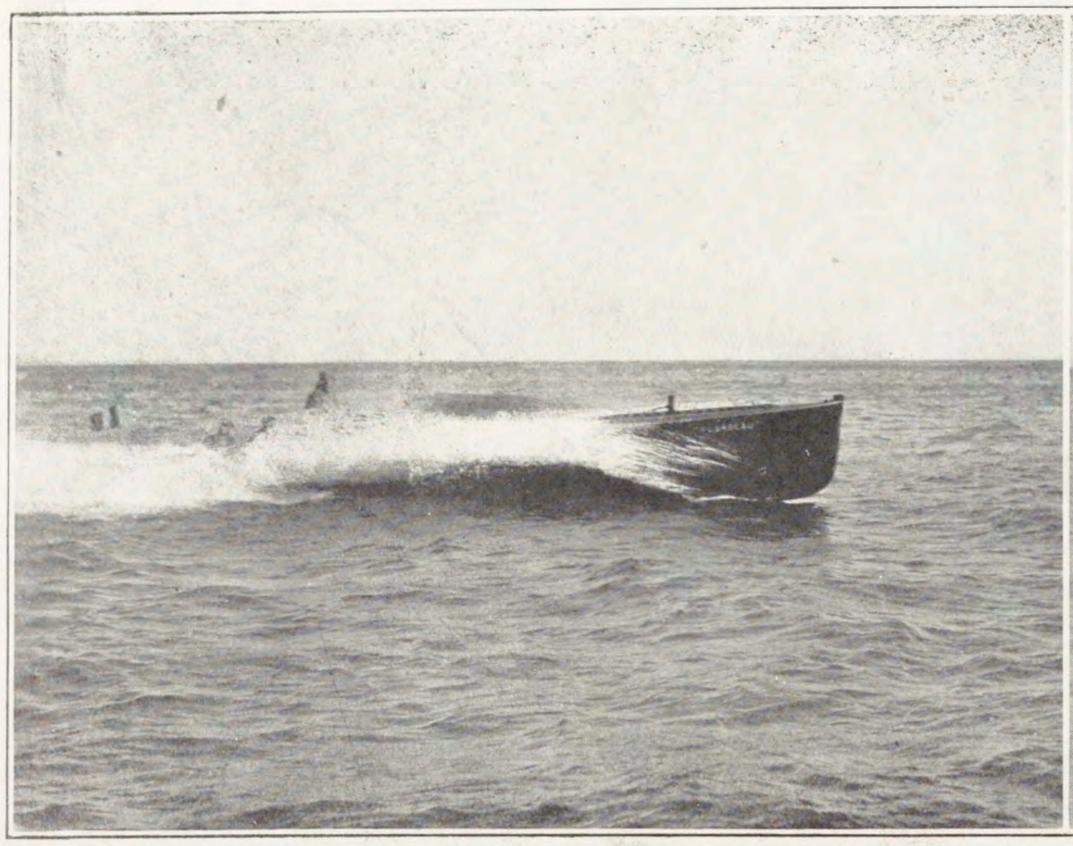
Faut-il encore une fois dire que nous faisons fausse route et que le football que nous adoptons n'est pas celui qui nous mènera à la victoire dans les compétitions internationales. Pourquoi ne voulons-nous pas, quelques années encore, nous astreindre à jouer un peu en « écolier », à apprendre nos règles, à les appliquer, à essayer de comprendre le jeu avant de le pratiquer? Et puis, pourquoi aussi ne laisse-t-on pas à cette heure le choix de l'équipe de France à des anciens internationaux retirés des affaires? peut-être que maintenant on trouverait en France une dizaine de vieilles gloires qui assumeraient volontiers cette responsabilité énorme qu'est la formation d'une équipe nationale.

Pourquoi aussi, mais entre nous, l'équipe d'Angleterre était-elle si forte? Quand aurons-nous des Poulton et des Lowe? Jamais je crois, pas plus qu'ils n'auront, même dans l'avenir le plus lointain, un Fernand Forgues.

Il y a entre nos deux pays une différence de race que chacun connaît ; dans un jeu aussi scientifique que le rugby, je pense que nous ne devons que copier avant de chercher à innover. Chacun doit se rendre compte que ce qui est permis à Forgues ne l'est pas à tous, et que le classique est, pour les joueurs ordinaires, la clef du succès.

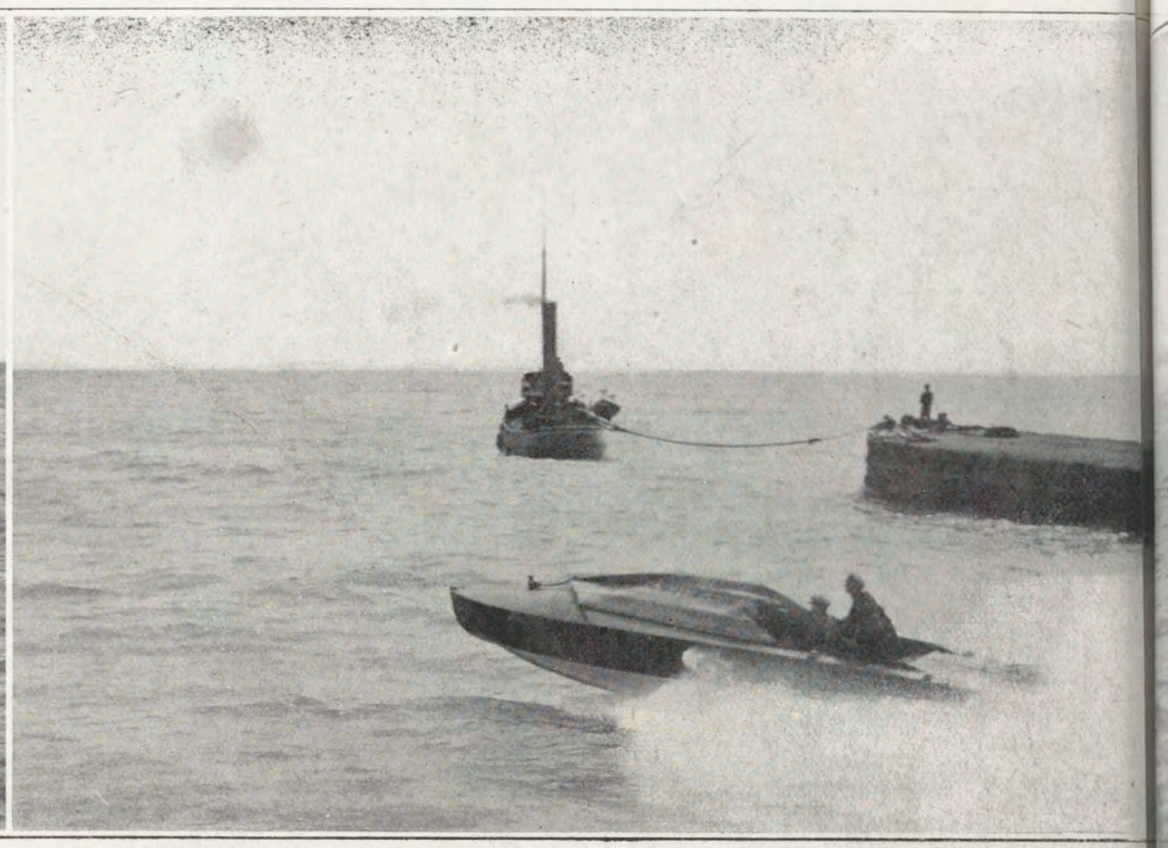
Ces considérations mises à part, le jeu des deux équipes donna lieu à un spectacle des plus captivants. Le match de lundi, fut émaillé des plus belles prouesses individuelles et collectives, et fournit aux spectateurs une idée heureuse de la beauté du football-rugby joué par des hommes qui le pratiquent avec art.

JACQUES DEDET.



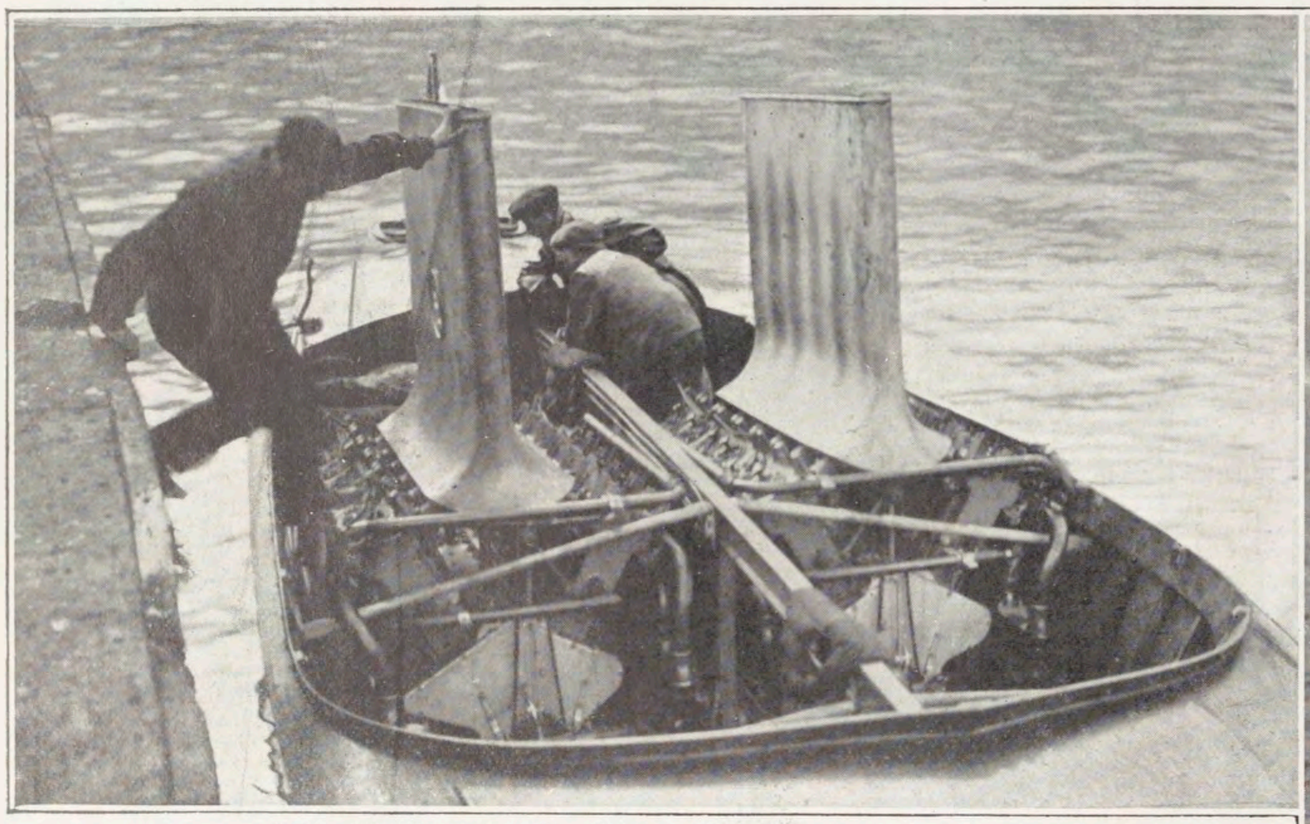
LE " FLAMBEAU "

Le " Flambeau " à M. Girard Bouvet a remporté le championnat de la mer, le 12 avril, couvrant les 200 km. en 3 h. 49 m. 1 s. 3/5, mais les commissaires le mettaient hors de course. (Huile Gargoyle-Mobiloil.)



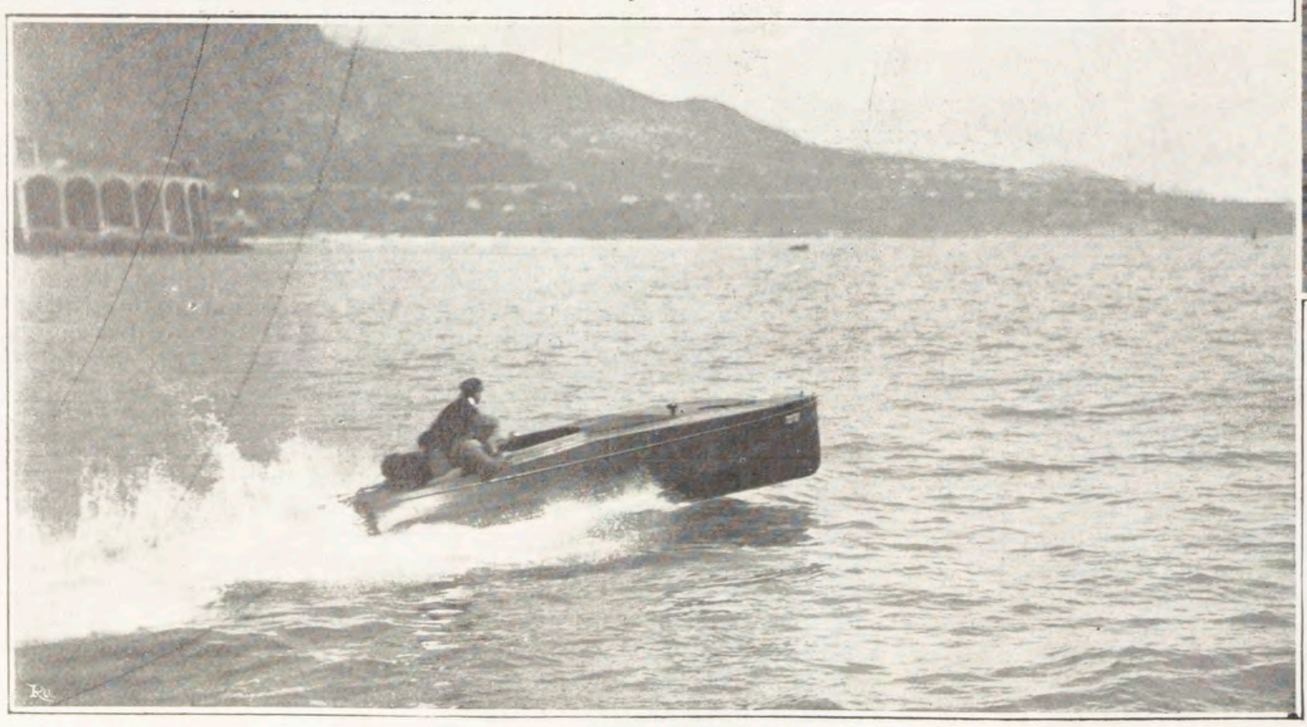
LE " QUATBIS "

Le " Quatbis " l'un des hydroplanes de l'équipe Despujols fit une très belle co dans l'épreuve des 50 km. qui se disputa le 11 avril. La victoire revint au " Sig Despujols " en 38 m. 32 s. 3/5.



LES MOTEURS DU " PANHARD-TELLIER II "

Le " Panhard-Tellier II " est actionné par un moteur 24 cylindres de 1.400 chevaux. L'échappement se fait par deux cheminées latérales. C'est l'excellent sportsman Emile Dubonnet, qui conduit ce splendide canot.



LE CANOT DE 21 PIEDS " TOTO "

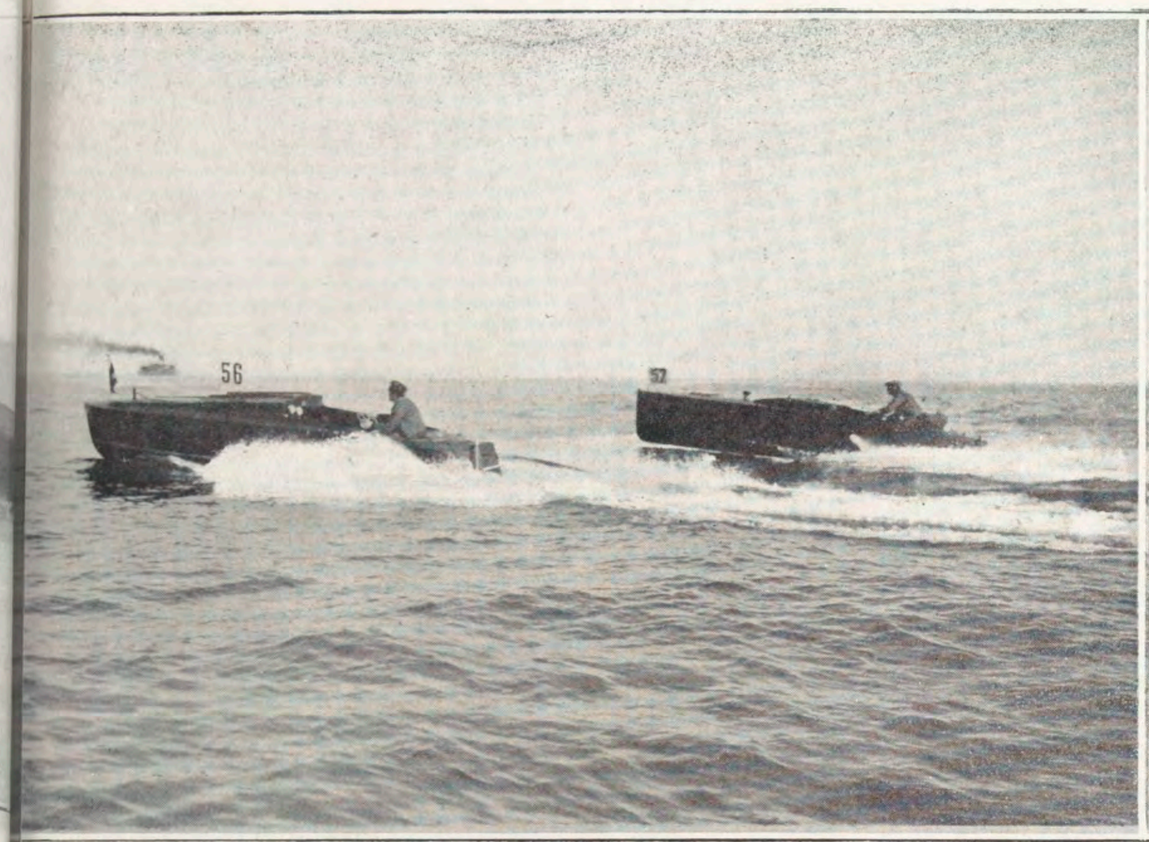
Le Prix de la Méditerranée, le handicap pour canots de 21 pieds, disputé le 10 avril, est revenu au bateau de M. Houlder, le " Toto ", qui couvrait les 25 km. en 27 m. 57 s. 2/5. (Huile Gargoyle Mobiloil).

LE " DESPUJOL

Le " Despujols " à M. Despujols, qui, en Seine, avait atteint de ses sorties. (Hu

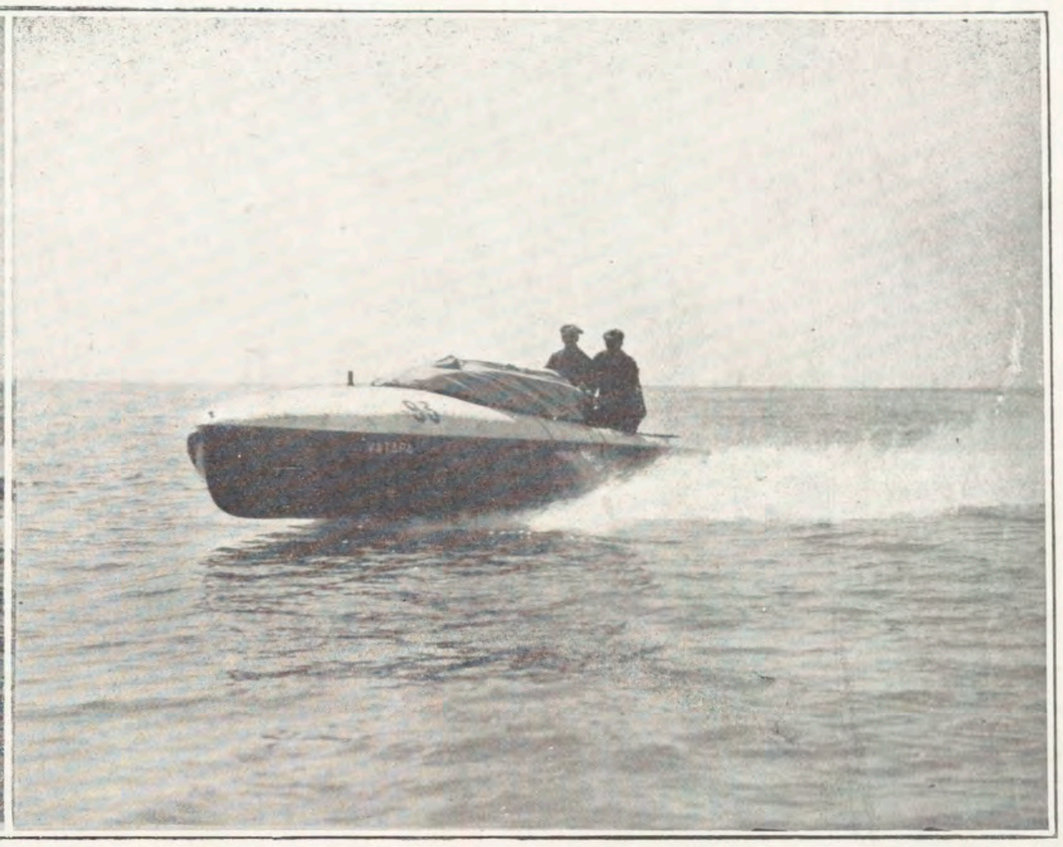
LE MEETING DES CANO

Le onzième meeting des canots automobiles de Monte-Carlo nou permis d'enregistrer, dès les premières journées, de sensationnelles p formances. Les constructeurs sont arrivés à des résultats extraordinai Le Prix de l'International Sporting Club, la première épreuve meeting, s'est disputé le 9 avril, il était réservé aux cruisers. Après lutte très intéressante, la victoire est revenue au « Vatapa » qui a c vert les 50 km. en 45 m. soit à une moyenne de 70 km. à l'heu Le record de 1913 appartenait au « Na-Roch », en 58 m. 56 s. L'apr midi. le « Sigma », barré par M. de Soriano, couvrait le mille ma (1857 m.) en 1m. 7 s. 4/5, soit à la vitesse stupéfiante de 98 km. à l'heu Le 10, le « Sigma V », enlevait le Prix de la Côte d'Azur, pour cruis des 4e et 5e catégorie, couvrant les 50 km. en 42 m. 3 s. 2/5 et pulvérisa le record que le grand racer anglais de 800 chx « Ursula » avait éta



LE " VIXEN " ET LE " TOTO "

avril, au cours de la première journée du meeting, se disputait une course scratch canots de 21 pieds. Le " Toto ", à M. J. Houlder, a pris la première place. (Huile Gargoyle Mobiloil).

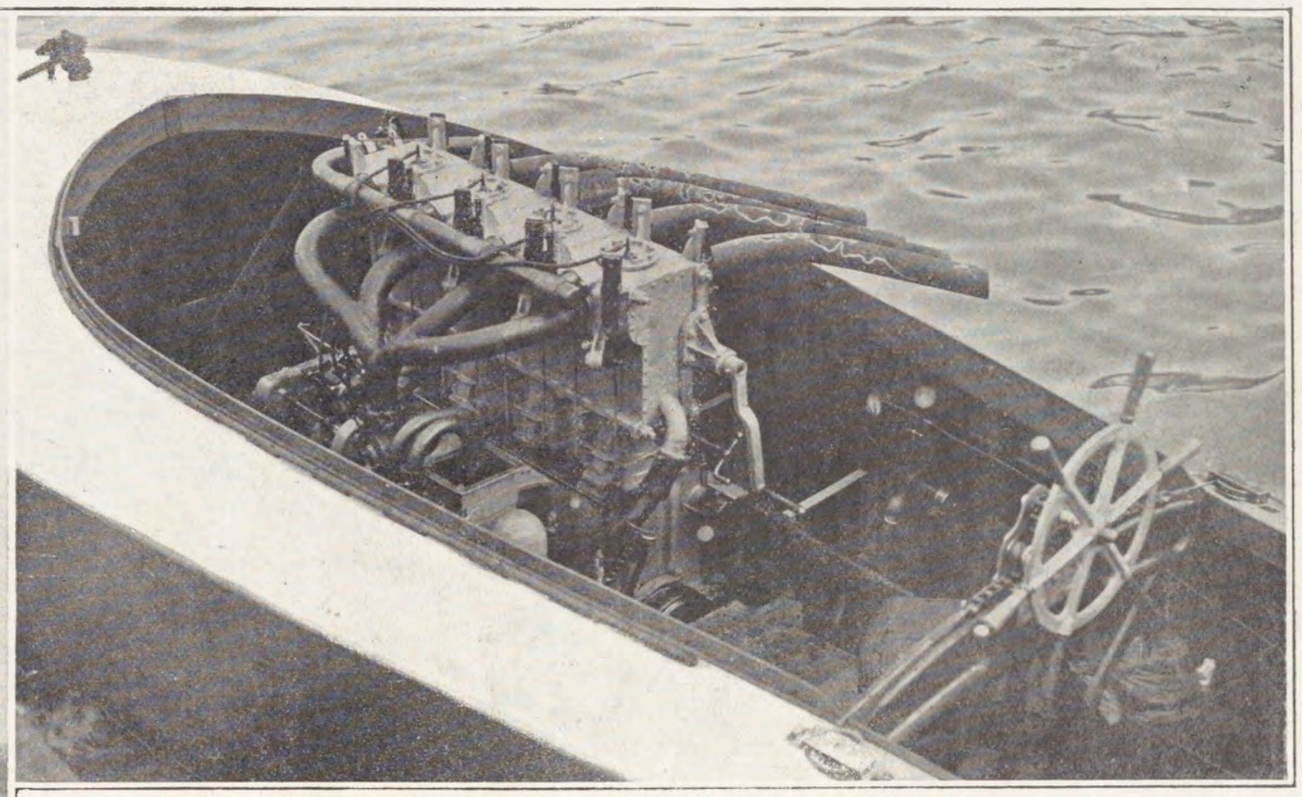


LE " VATAPA "

Le " Vatapa ", à M. de Lavandeyra s'est assuré la victoire dans le Prix de l'International Sporting Club, qui s'est disputé également le 9 avril. (Huile Gargoyle-Mobiloil).

I VITESSE

o à l'heure, produit une grosse impression à Monte-Carlo, à chacune rgoyle Mobiloil).



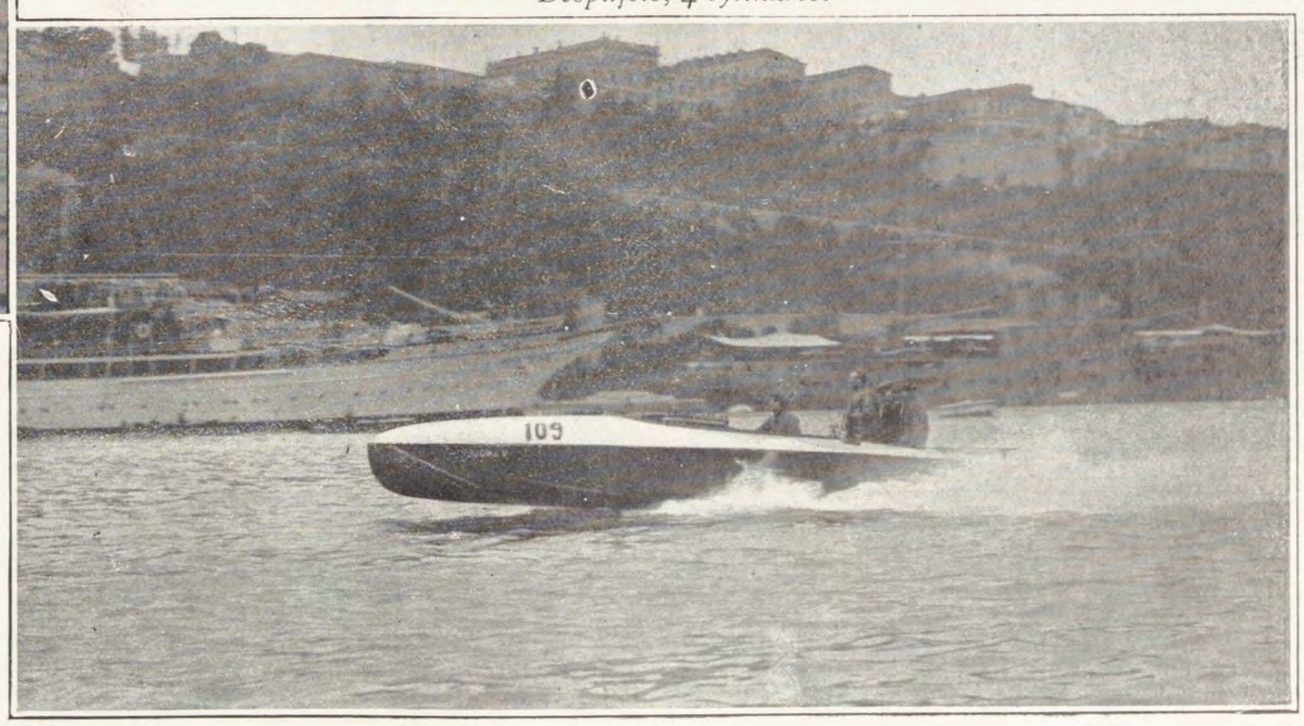
LE MOTEUR DU ' VATAPA "

Le " Vatapa " remporta le Prix de l'international Sporting Club couvrant les 50 km. en 45 m. 45 s., soit à une vitesse moyenne de 70 kilomètres à l'heure. Il était actionné par un moteur Despujols, 4 cylindres.

UTOMOBILES DE MONTE-CARLO

1910, avec 43 m. 25 s. Le 11 avril, le « Despujols Sigma » gagnait course de 50 km. réservée aux hydroplanes couvrant la distance en m. 38 s. 3/5 soit à plus de 80 à l'heure.

C'est le jour de Pâques, que s'est disputé le championnat de la mer, la ande épreuve de fond a été très mouvementée, le « Flambeau » ter- ina premier, couvrant les 200 kilomètres en 3 h. 49 m. 1 s. 3/5, mais s commissaires le mettait hors de cause, pour avoir occasionné des aries au « Panhard-Tellier III ». Le « Sigma » devenait alors 1er evant le « J'en-veux » et l' « Excelsior-Monte-Carlo. Cette journée evait malheureusement être attristée par la mort de Fernand Forest. e génial inventeur, était foudroyé par une embolie à la barre de « Gazelle » le canot automobile, qu'il construisit en 1888 et qui était éjà muni d'un moteur à 4 cylindres.



LE " SIGMA V "

Le cruiser " Sigma V "' a triomphé dans le Prix de la Côte d'Azur, couvrant les 50 km. en 42 m. 3 s. 2/5 et battant le record établi par l' " Ursula " en 1910. Il remporta également le championnat de la mer. (Huile Gargoyle Mobiloil).

Kramer Friol Bailey

KRAMER BAT BAILEY ET FRIOL

Le meeting d'ouverture du Parc des Princes, qui s'est déroulé dimanche et lundi, a été très brillant. Le Grand Prix de Pâques est revenu à l'invincible Kramer (bicyclette Peugeot) *qui triompha de Bailey et de Friol.— En haut : Guignard derrrière son entraîneur Pasquier. Guignard remporta la course de l'heure couvrant 82 km. 470 mètres. Wallhour finissait second à 7 tours. Darragon avait été victime de multiples incidents.*

LA RÉOUVERTURE DU PARC DES PRINCES

Le meeting de réouverture du Parc des Princes permit d'assister à de très belles courses. Ce fut d'abord dans la partie demi-fond, la résurrection de Guignard qui remporta avec un extraordinaire brio la course de l'heure. Il faut dire qu'il fut aidé par les malheurs de Darragon qui passa son temps à le menacer et à perdre le bénéfice de ses efforts par suite de crevaisons et de pannes de motocyclette. Quant à Sérès, autant il était brillant au Vélodrome d'Hiver, autant il sembla peu à son affaire en plein air. Il prit toujours ses départs qui ressemblent à des envolées, mais dut s'incliner bientôt devant ses rivaux. Les rois de la saison seront sans doute Darragon et Guignard.

En ce qui concerne la partie vitesse, nous avons assisté au choc si attendu de Kramer contre Bailey, le « pur » devenu « pro ». Hâtons-nous de reconnaître que, malgré sa défaite, l'Anglais fit preuve de qualités que nous lui soupçonnions, mais que nous n'espérions pas aussi complètes. Bailey, il ne faut pas se le dissimuler, est un grand champion et nous sommes convaincu qu'au prochain voyage de l'Américain en France, celui-ci, ne pourra pas repartir avec un record vierge de défaites, après une rencontre avec Bailey.

MILAN-SAN-REMO

AGOSTONI

Agostoni s'est attribué la victoire dans Milan-San-Remo, couvrant les 289 km. du parcours en 10 h. 47. (Pneus Pirelli.)

LES CONCURRENTS SUR LA ROUTE

73 concurrents ont pris le départ le 5 avril dans la course Milan-San-Remo. 42 terminèrent. En haut, les coureurs au passage à niveau de Livello, en bas le groupe de tête avant Valtri. Agostoni termina le premier à une roue de Galetti; Crupelandt finissait 3e à 100 mètres. Tous trois étaient sur pneus Pirelli.

LE CIRCUIT DE PARIS

LE DÉPART DE VERSAILLES, LE LUNDI DE PAQUES

Dans le Concours de l'Autocycle Club les Clément, pneus Dunlop, *triomphèrent dans leurs catégories et le side-car* Clément *de Fenton, dans la sienne.*

LACROIX ET PÉAN : 2 AU DÉPART 2 A L'ARRIVÉE

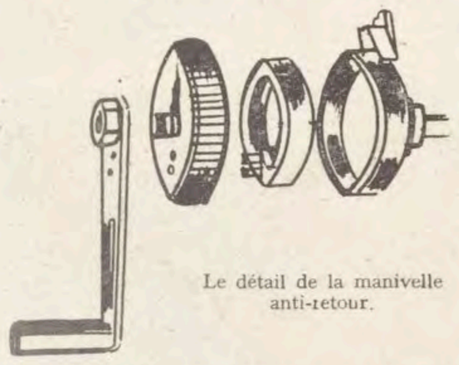
Les deux motocyclettes Peugeot *de 350 cmc., pilotées par Lacroix et Péan ont accompli sans aucune pénalisation les 558 kilomètres des 2 journées de course.*

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

MANIVELLE ANTI-RETOUR. — Voici un système anglais de manivelle de mise en marche anti-retour extrêmement bien conçu.

Il se compose de quatre pièces distinctes. Tout d'abord la manivelle elle-même, qui se visse solidement sur l'axe d'un plateau ; puis un anneau coupé, dont chaque extrémité porte un fort ergot, chacun desdits ergots se logent dans des trous légèrement ovalisés prévus dans le plateau ; et enfin un autre plateau, à l'intérieur de quoi se place l'anneau.

Le premier plateau vient coiffer le second. Il porte à sa périphérie un rochet,



Le détail de la manivelle anti-retour.

lequel vient s'appuyer sur un cliquet, rendu solidaire du châssis de la voiture. Le plateau est solidaire du vilebrequin.

Voyons le fonctionnement.

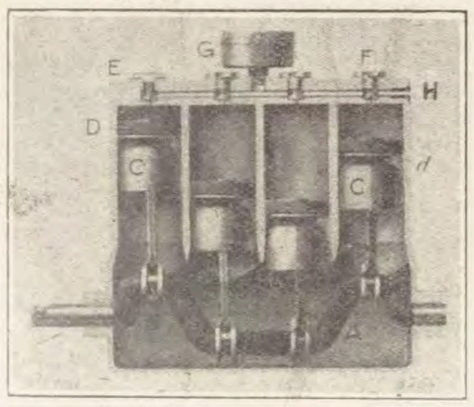
Pour la mise en marche, on tourne à droite. Par l'intermédiaire du plateau, on entraîne l'ergot extérieur de l'anneau, qui s'étend alors et, s'appliquant sur la face interne du second plateau, provoque sa rotation.

Vient-il à se produire un retour ? L'anneau tend à se refermer, libère la manivelle qui, de plus, est arrêtée dans son mouvement de retour par sa denture périphérique que bloque le cliquet.

POMPE A PNEUS D'AUTO A MANIVELLE. — Quand on a eu maintes fois le plaisir (?) de gonfler, sur une route dénudée, en plein soleil, une paire de 880 × 120, on est à même d'apprécier les mérites d'une excellente pompe à main.

Or, cette invention est digne de retenir l'attention, car elle n'exige pas la gymnastique à quoi on doit recourir pour la manœuvre des pompes à main ordinaires.

Elle offre extérieurement l'aspect d'un petit moteur à 4 cylindres, dont la manivelle serait proportionnellement exagérée.



Coupe de la pompe à pneus.

Comme un moteur, elle possède 4 cylindres dans quoi se meuvent 4 pistons C commandés par des bielles B, calées sur un vilebrequin A. C'est-à-dire que tout en étant à mouvement alternatif, elle est commandée par un mouvement de rotation.

Au sommet de chaque cylindre, une petite soupape E admet l'air refoulé dans une petite rampe, munie d'un manomètre G, et dont une extrémité H porte le raccord du tuyau.

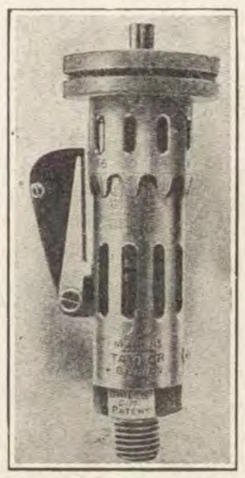
Elle se fixe au moyen d'une presse à vis sur le marchepied, et l'on n'a plus qu'à tourner la manivelle avec entrain. Son débit est rapide. Sa forme massive et sa robustesse permettent de la caser facilement dans le coffre à outils.

INDICATEUR DE COMPRESSION. — Si l'on demandait à mille chauffeurs quel est le taux exact de la compression de leur moteur, il y en aurait bien 990 qui resteraient bouche close.

Le petit instrument décrit ci-contre leur permettrait de répondre plus exactement. Il aurait d'ailleurs sa place toute trouvée chez les constructeurs comme chez les mécaniciens réparateurs d'autos.

Il est constitué par une gaine tubulaire ouverte à une extrémité et fermée à l'autre par une petite culasse amovible à la main.

A l'intérieur se trouve un petit piston coulissant à frottement doux et surmonté par une collerette sur laquelle viennent s'appuyer : 1° sur un point de la périphérie, le petit bras d'une équerre dont l'autre bras se déplace sur un secteur extérieur; le petit bras étant maintenu sur la collerette par un ressort de rappel; 2° au centre de la collerette, un petit téton terminant un tube servant au graissage du piston, ce tube est poussé sur la collerette par un petit ressort qui prend appui sur la culasse mobile. La gaine est graduée extérieurement et le cylindre extérieur de la culasse porte une série d'index également gradués.



L'indicateur de compression dévissé.

Pour vérifier la compression, on procède ainsi : On visse l'indicateur à la place d'une bougie et l'on fait tourner le moteur. Sous l'action de la compression, le petit piston monte, et dans ce mouvement entraîne à la fois le tube à téton et le petit bras de l'équerre, dont le grand bras va osciller. A ce moment, le ressort de rappel du tube est peu tendu et, de plus, les oscillations de l'équerre sont prononcées.

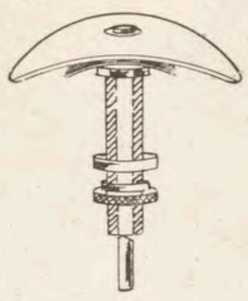
Mais si l'on visse petit à petit la culasse, on agira ainsi sur le ressort de rappel au tube, et celui-ci s'appuiera de plus en plus sur le piston, en même temps que diminuera l'amplitude des oscillations de l'équerre.

Quand on aura obtenu l'équilibre parfait de l'équerre, c'est que la compression égalera la tension du ressort. (On y arrive assez vite par tâtonnement en plus et en moins.) Il n'y aura plus qu'à lire sur les graduations, c'est-à-dire ajouter aux graduations verticales de la gaine, la graduation horizontale du cylindre de culasse, comme on le fait pour lire les indications d'un palmer.

Ce petit appareil est d'une précision suffisante pour servir de base à une vérification.

AVERTISSEUR DE DÉGONFLEMENT. — On sait tout l'inconvénient qu'il y a à rouler sur des pneus dégonflés, et différents systèmes ont été inventés pour prévenir le chauffeur de tout dégonflement intempestif.

Parmi les plus récents, il en existe un fort simple. C'est un papillon dans lequel un petit percuteur, placé devant une amorce détonante, est maintenu en équilibre par la pression intérieure du pneumatique.



L'avertisseur de dégonflement.

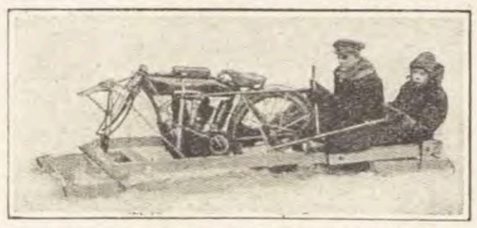
Aussitôt que la pression descend au-dessous d'un certain taux, il se produit une rupture d'équilibre, le percuteur frappe l'amorce et la fait exploser.

Le chauffeur est ainsi prévenu à temps et n'a plus qu'à prendre la pompe.

Le remplacement de l'amorce est rapide et facile.

Cet appareil présente, sur les similaires fonctionnant par contact sur le sol, deux avantages fort nets : il est à l'abri de tout choc intempestif d'un caillou et ne peut fonctionner à tort; enfin, il ne peut être sujet aux détériorations, car il est placé dans le rayonnage de la roue.

UN TRAINEAU MU PAR MOTOCYCLETTE. — Une très curieuse adaptation a été récemment réalisée par un motocycliste américain résidant dans l'Illinois.



Ce traineau est capable d'atteindre 60 kil. à l'heure.

Sur un traîneau, constitué par un fort châssis de bois muni de deux patins fixes à l'arrière et d'un double patin orientable à l'avant, il a monté une motocyclette, dont la roue arrière servait à la propulsion de l'ensemble. Il est à remarquer que la roue avant avait été enlevée pour reporter le maximum de poids à l'arrière et augmenter ainsi l'adhérence au sol de la roue propulsive.

Le traîneau était dirigé par l'occupant du siège arrière au moyen de câbles, tandis que le passager, installé sur le siège avant, s'occupait exclusivement de la conduite du moteur.

Il paraît que ce traîneau était capable d'atteindre une vitesse de 60 kilomètres à l'heure. En tout cas l'idée est assurément ingénieuse.

PASSE-TEMPS MOTOCYCLISTE. — Un nouveau jeu, qu'il ne faut pas confondre avec le polo à motocyclette, vient d'être lancé en Angleterre. Naturellement, on y emploie des motocyclettes très fortement démultipliées; mais la pratique en reste quand même malaisée.

Tous les joueurs, au départ, sont placés

Un nouveau jeu d'adresse à motocyclette.

en ligne, avec, devant chacun d'eux, une balle qu'il s'agit de pousser jusqu'à une ligne de but déterminé. C'est le premier arrivé au but qui est déclaré vainqueur de ce tournoi modern style.

Tout joueur qui met pied à terre est déclaré hors-jeu.

On ne garantit pas les risques de chutes ou de collisions.

CAPOTE WATERPROOF AMOVIBLE POUR SIDE-CAR. — La pratique du side-car se répand de plus en plus et ce mode assez agréable du tourisme à deux ne présenterait que des agréments si l'on n'avait à compter avec les intempéries.

Il existe bien de superbes side-cars avec pare-brise et capote ; mais ces deux organes offrent une résistance considérable eu égard à la puissance motrice et sont, de plus, d'un prix assez élevé.

Un inventeur anglais a tourné la difficulté de façon fort ingénieuse. L'appareil inventé présente tous les avantages du pare-brise et de la capote sans en présenter les inconvénients et son prix de revient doit être relativement modique.

Une capote pratique pour side-car.

Il se compose d'un petit châssis métallique léger retenant une plaque transparente mince, de celluloïd, de boroïd, ou d'émaillitte. Ce châssis fait corps avec une sorte de capuchon imperméable en deux pièces, la partie supérieure, couvrant la tête, venant chevaucher la seconde, destinée à garantir le corps et se fixant sur le side-car au moyen de boutons appropriés.

Le châssis est maintenu en place par deux tiges se fixant à l'avant du tablier du side-car et par deux petits câbles se rattachant à l'avant.

Lorsqu'on n'a pas recours aux services de ce waterproof, on le tient plié dans le coffre ménagé sous le siège.

Cela n'est peut-être pas extrêmement joli : on ressemble assez à une momie égyptienne, mais cela paraît être tout à fait pratique et cette considération doit l'emporter.

CHAMBRE A AIR INCREVABLE. — Parmi la multitude des chambres à air increvables, il y en a de passables et de médiocres, mais il y en a également d'assez intéressantes.

La chambre dont nous allons parler est ingénieusement conçue.

L'increvabilité y est assurée par un entoilage total. Sous la pression du corps étranger, la toile et la gomme se déforment, mais ne se crèvent pas.

Pour parer au défaut d'élasticité de la toile, les constructeurs ont trouvé un excellent moyen : la toile n'est pas enroulée suivant un cercle périphérique, mais comporte un angle rentrant assez prononcé, entièrement dissimulé dans le caoutchouc.

Lors du gonflement, la toile se développe normalement et la chambre épouse exactement l'enveloppe.

Ce système est forcément un peu plus lourd et un peu plus coûteux; mais il doit être efficace et ceci fait passer un peu sur cela.

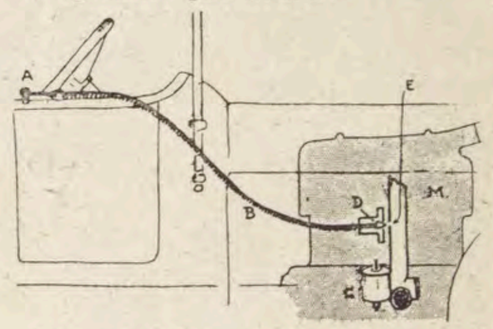
UN PROJECTILE POUR AÉROPLANE. — Notre collaborateur, Henri Mirguet, vient de soumettre à l'autorité militaire un système d'armement aérien auquel il travaillait depuis deux ans et qui va être essayé sous peu de jours. Nous reproduisons ci-contre un des projectiles proposés. Il mesure 40 centimètres de haut.

Le projectile pour aéroplane que vient d'établir notre collaborateur H. Mirguet.

L'ÉCONOMIC C. T. — Cet appareil a pour but de réduire la dépense d'essence, de permettre l'emploi de tous les carburants, même du benzol, sans avoir à redouter d'encrassement et de faciliter la mise en marche du moteur.

L'appareil se place sur le tuyau d'admission des gaz où il est maintenu fixé par la soudure de la partie spécialement incurvée dans ce but, de façon à épouser la forme cylindrique du tuyau. On ouvre ensuite un petit orifice de 7 à 8 millimètres en face de celui de l'économiseur.

La commande de l'appareil se fait par câble souple fixé au pointeau et dont une extrémité aboutit à une tige de commande munie d'une glissière et d'une douille de réglage à la portée de la main du conducteur ; ce dernier peut ainsi ouvrir à volonté de sa place l'orifice d'entrée d'air, bouché par le pointeau et de la quantité qu'il désire.



L'économic C. T. et son câble de commande.

La manœuvre est très facile : en tirant sur le bouton de commande on donne accès à une quantité d'air additionnel plus ou moins grande suivant que le pointeau est plus ou moins éloigné de son assise.

Cet air additionnel admis par dérivation au-dessus du carburateur diminue la succion au niveau du gicleur, d'où économie proportionnelle à la quantité d'air additionnel admis.

Avec les carburants comme le benzol, qui ont besoin pour brûler complètement de plus d'oxygène que l'essence spéciale, l'économiseur peut fournir au mélange gazeux le supplément d'air nécessaire pour que la combustion soit complète.

L'économiseur C. T. qui est en vente chez M. Gabet Usseau, à Sèvres est très simple, comme on le voit, et son fonctionnement n'offre aucun aléa.

PAUL LAUNAY.

LE DÉPART D'UN CROSS-COUNTRY

Les organisateurs devront, de préférence, donner le départ d'un cross-country dans un endroit spacieux et excellent comme sol, possédant une ligne droite de 150 à 200 mètres minimum.

Les secrets de la course à pied [1]

PAR JEAN BOUIN

CHAPITRE V *(suite)*

Le cross-country. — La façon de courir ce genre d'épreuves. — L'équipement du crossman. — De la pratique de ses objets. — Ce que doit être un cross-country. — Comment tracer un cross-country. — De l'utilité de ces courses. — Quelques conseils d'entraînement.

La piste ainsi bouclée, les émules du Petit Poucet regagnent les vestiaires, où attendent les coureurs. Leur retour aussitôt signalé, l'on voit apparaître plusieurs groupes de jeunes gens sveltes et élancés, venus se ranger sous les ordres d'un chef qui leur donne quelques sommaires explications sur les diverses bifurcations du circuit.

Les instructions données, le starter tire un coup de pistolet ou abaisse un drapeau, et l'on assiste à l'envolée de tous ces maillots aux couleurs vives et très variées. Le peloton de coureurs, pareil à une nuée de perdreaux, s'élance rapidement dans la direction que seul leur regard exercé n'a aucune peine à découvrir. Le départ est toujours impressionnant et féerique, c'est un des plus beaux spectacles de la course.

Les coureurs partis, diverses potinières se forment, l'on y discute les chances des siens, de leurs adversaires, etc., et les polémiques menaceraient de s'éterniser si quelques cyclistes ou contrôleurs encore tout essoufflés ne venaient annoncer ou signaler l'approche du premier ou du groupe de tête.

Une rumeur... et l'on aperçoit au loin une ou plusieurs silhouettes s'avançant rapidement, dans quelques secondes l'on distinguera la couleur de leurs jerseys et un peu plus tard, de bouche en bouche, voleront les noms de ces jeunes héros. C'est alors qu'il faudra voir l'enthousiasme ou la déception s'emparer de certaines physionomies à chaque arrivée. L'on comprendra facilement la joie ou les regrets qu'éprouvent les supporters des clubs, car pour eux l'importance capitale se résume dans le classement obtenu par leur association. Ce classement s'opère ordinairement de la façon suivante :

Chaque société engage 10 hommes dont les 6 premiers arrivants comptent pour le pointage qui désignera le club vainqueur.

Le premier arrivant outre du titre individuel qu'il remporte marque 1 point, le second 2, le troisième 3, et ainsi de suite jusqu'à épuisement complet des 6 premiers de tous les clubs engagés.

L'on additionne alors les points revenant à chaque association et celle qui en totalise le minimum est déclarée vainqueur.

Ordinairement, les prix consistent en une médaille attribuée au coureur classé premier. En outre, la société gagnante recevra une coupe sur laquelle sera gravée son nom et elle devra la remettre en compétition l'année suivante.

C'est tout simplement par esprit de club et par hygiène que chaque année, durant les dimanches de la saison hivernale, l'on aperçoit des quantités de jeunes gens courir dans les banlieues des villes. N'est-ce pas avec une race ainsi formée que l'on peut espérer régénérer la France et non point avec ces sports qui attirent à leur pratique des jeunes gens, guidés seulement par l'appât du gain.

Une valise de taille moyenne qui devra contenir un chaud maillot de laine, un autre de fil ou de coton, une culotte blanche dont la longueur s'arrêtera bien au dessus des genoux, une paire de souliers à pointes, des pantoufles caoutchouc dites bains de mer, deux bouts de pieds, une peau de chamois et une boîte de vaseline ou un corps gras, une serviette et une petite éponge.

Ainsi équipé le crossman pourra se livrer en toute sécurité à son sport favori.

Le maillot de fil ou de coton servira pendant la course. Quant à celui de laine il sera employé pour se préserver du froid durant l'attente du départ et après l'arrivée, toutefois, à l'entraînement selon la température ou sa condition physique, le crossman pourra le conserver et courir avec.

La culotte blanche sera préférée à la noire, par pure élégance.

La chaussure devra attirer tout particulièrement l'attention : un pied mal chaussé c'est l'entorse, l'ampoule, etc., et fatalement la perte de la course.

Les souliers à pointes comporteront de préférence une fine plaque d'acier à l'intérieur deux feuilles de cuir composant la semelle, le poids de la chaussure sera sensiblement plus lourd mais l'on évitera les défectuosités occasionnées par les pointes touchant un sol dur ou des cailloux.

La longueur de ces dernières devra être beaucoup plus courte que celles employées pour la piste. Un petit talon sera presque indispensable et une barrette pour attacher le soulier sera nécessaire : l'on épargnera ainsi de perdre sa chaussure dans les terrains gras ou labourés.

Les pantoufles bains de mer seront employées dans les parcours comportant beaucoup de route.

Le crossman s'enduira les pieds, et les entrejambes d'un corps gras, le saindoux ou la panne conviendront mieux que tous les autres. Il évitera ainsi les blessures occasionnées surtout dans les débuts.

La serviette et l'éponge serviront à l'hygiène indispensable après tout effort suivi de sudation.

Un cross-country doit être contrairement aux idées de certaines gens fertile en incidents. Nos amis les Anglais couvrent leur rallye papier sur des parcours coulants, en raison de la nature de leur sol comportant de la prairie en grande majorité. Je suis d'avis de ne point chercher à les imiter de ce côté-là. Utilisons nos sous-bois, nos forêts, nos côtes abruptes et offrons à nos crossmen des circuits très variés et agréables à l'œil.

D'une manière générale, il est préférable de donner le départ dans un endroit toujours spacieux et excellent comme sol, qui possédera une ligne droite de 150 à 200 mètres minimum.

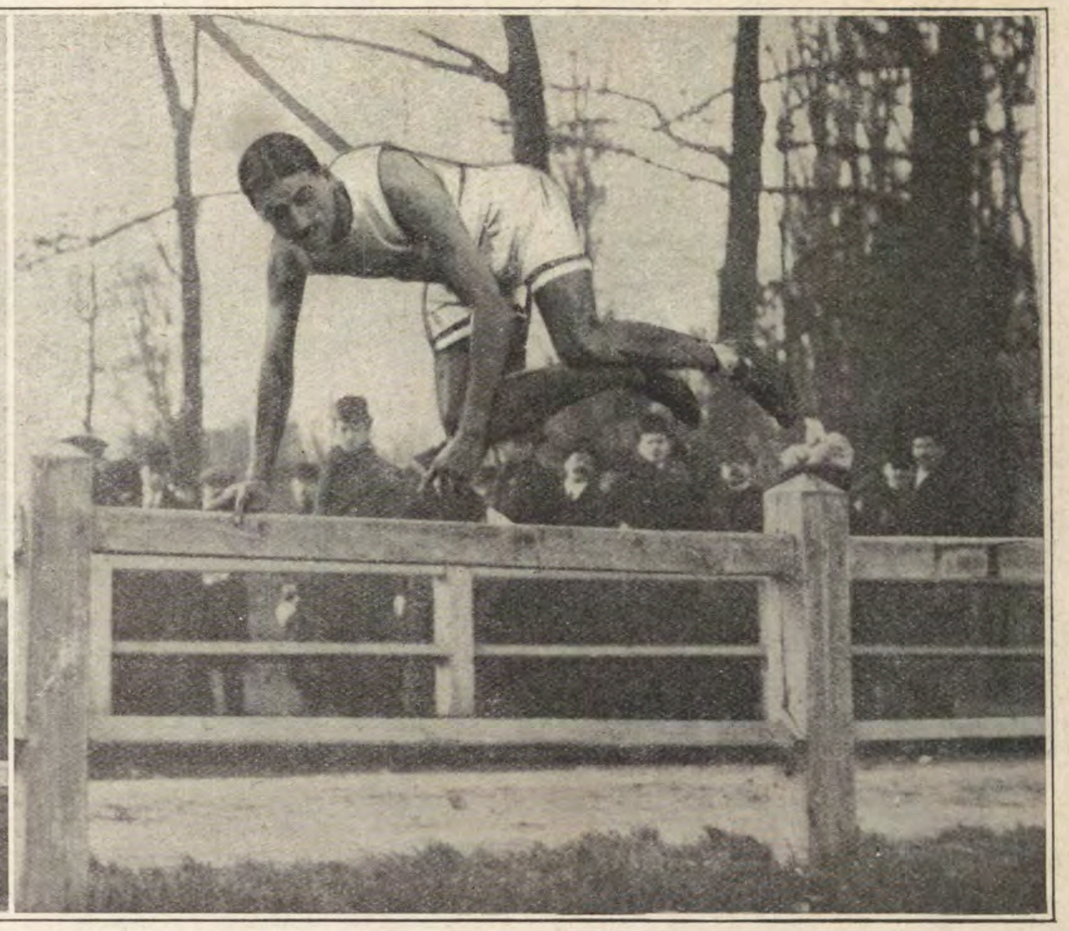
Les organisateurs ne devront pas oublier le public, aussi pour satisfaire à cette condition qui a une assez grande importance, ils devront toujours donner le start à une certaine distance de la foule de manière à faire défiler les engagés sous ses yeux, permettant ainsi aux assistants de voir une des plus belles phases de la course.

Lorsqu'il sera possible aux traceurs de disposer d'un terrain varié, ils devront en profiter en tenant compte des proportions suivantes : 25 0/0 de cote, 20 0/0 de descente et 60 0/0 de plat. Ce pourcentage se décomposera ainsi : 10 0/0 route, 15 0/0 sous bois, allées forestières 20 0/0, prairies 40 0/0 et 10 0/0 de terres labourées.

Quelques obstacles seront appréciés mais avant d'en employer d'artificiels l'on s'efforcera d'en rechercher des naturels.

Malheureusement de nos jours l'on évite trop souvent les difficultés, sous prétexte de donner plus de régularité aux courses, celles-ci, finalement, ressembleront à des concours sur piste.

(1) Voir les nos 806 et suivants.



LE SAUT DE FOULÉE

Sur les obstacles, le crossman doit faire preuve de décision. La moindre hésitation peut occasionner une faute pour lui, parfois même, une chute.

LE SAUT AVEC L'AIDE DES MAINS

Le crossman devra juger immédiatement s'il y a avantage pour lui à sauter avec ou sans l'aide des mains.

Les parcours comportant deux boucles (la même) conviendront le mieux, car ils auront le don de permettre au public d'assister au passage des coureurs, et de mettre presque sur le même pied d'égalité les concurrents ne connaissant pas le terrain, la première boucle leur laissant toute la latitude d'en apprécier les difficultés.

COMMENT TRACER LES CROSS

A l'aide d'une carte d'état-major et d'un curvimètre, les personnes à qui incombe le soin de tracer le circuit, que se proposent de parcourir les crossmen le dimanche suivant, se réunissent et après quelques tâtonnements relèvent le plan du parcours en ayant soin de bien tenir compte de la distance.

Ceux-ci arrivent quelques heures seulement avant le départ de la course et chargés de leurs sacs partent dans la direction indiquée sur leur relevé.

Quelques minutes seulement avant le départ on fera connaître aux concurrents, la couleur choisie pour tracer le parcours. Ceci dans le but d'éviter les fraudes ou les erreurs de parcours.

Le rouge et le jaune seront employés de préférence en raison de leur coloris si différent de la nature du sol.

Dans les sous-bois des frisons et des serpentins accrochés aux arbres permettront de s'orienter au plus court. Dans la prairie les rognures seront toujours employées, le confetti ne sera nécessaire que sur la route ou dans la traversée des villages, dans le but d'empêcher les enfants qui involontairement ramassent et déplacent le papier pour jouer avec, et créent ainsi des fausses pistes.

Dans les virages, éviter de répandre du papier, il suffira d'en jeter un bon paquet à une dizaine de mètres précédant le changement de direction, en ayant soin de le poser à droite si l'on doit prendre ce côté et inversement si l'on désire virer à gauche.

En reposer autant et à égale distance, dans la nouvelle voie, le coureur arrivant à l'embranchement aura tôt fait par un regard de prendre la bonne décision.

Les flèches de direction ou des drapeaux pendus aux arbres sont également d'un bon emploi sur un parcours privé et surveillé par des contrôleurs.

Il y a quelque temps alors que la neige était tombé abondamment, nous nous trouvions dans les bois de Saint-Cloud pour l'entraînement habituel de notre équipe, lorsque je vis arriver le chien du propriétaire de notre vestiaire, courant, sautant, se roulant et faisant même de la reptation dans la neige. Lorsque je regagnais les vestiaire je trouvai l'animal installé près du feu l'air satisfait de son escapade et de sa promenade.

Je suppose que si cette bête avait eu l'usage de la parole, elle aurait demandé à son maître la permission de faire ce que l'instinct venait de lui conseiller.

Au retour, j'interrogeai les coureurs de mon équipe sur leur état physique, tous me déclarèrent avec plaisir qu'ils se sentaient mieux que quelques instants avant leur entraînement et si l'on songe aux réflexions des rares passants s'apitoyant ou craignant pour la santé des crossmen, que faut-il penser et qui faut-il plaindre ?

Je ne saurais trop engager ceux qui liront ces lignes, à se joindre à des sociétés ou individuellement et de délaisser pour une fois par semaine, le dimanche, ce lit où l'on fait la grasse matinée, plongé dans la lecture des journaux ou dans la construction de châteaux en Espagne. Réagissez sur votre volonté et avec un peu de courage essayez la pratique du cross. Selon le boniment habituel l'essayer c'est l'adopter, vous serez vite conquis à ses charmes et tout en vous distrayant vous vous apercevrez rapidement de la transformation musculaire et sanitaire et votre état physique.

Je veux bien reconnaître que ce sport est quelquefois ingrat pour les débutants manquant de courage; pour combattre cette lacune et y remédier, nos sociétés devraient organiser l'entraînement en groupe et préparer la compétition séparément. Nous aurions ainsi la section touriste et la section sportive.

La section touriste comprendrait les débutants, vétérans voire même les ancêtres, le résultat ne se ferait pas attendre et l'on ne verrait plus le découragement habituel s'emparer des nouveaux venus.

Je considère le cross-country comme un des meilleurs sports que l'homme normal puisse pratiquer ; les poumons et le cœur peuvent travailler selon que le coureur le désire, et pour cela réduire ou augmenter l'allure. Quant aux muscles du corps, tous jouent un rôle complet, augmenté dans certaines circonstances par les obstacles qui émaillent ordinairement un véritable cross-country. Il faudra donc sauter en hauteur, en longueur avec ou sans élan, selon l'état du terrain, grimper dans les raidillons et escalader les murs.

En résumé l'on peut sans crainte affirmer que le cross nécessite et développe les qualités de l'athlète complet tant physiquement que moralement.

Courir à travers champs est très intéressant, mais c'est aussi très fatigant lorsqu'on s'adonne à ce sport sous forme de compétition, aussi faut-il faire appel à tout son courage pour lâcher un concurrent, ou pour arracher une place honorable dans un concours.

Le meilleur entraînement que l'on puisse suivre est celui de l'entraînement en groupe, le plus qualifié prendra résolument la tête et ne la quittera que pour venir stimuler l'ardeur des défaillants.

Dès le début de la saison il sera utile de travailler deux ou trois fois sur piste, ensuite l'on commencera par des galops de quatre ou cinq kilomètres en augmentant progressivement la distance chaque dimanche, de façon à arriver à 13 kilomètres ; les championnats se disputant sur 14 ou 15 kilomètres environ.

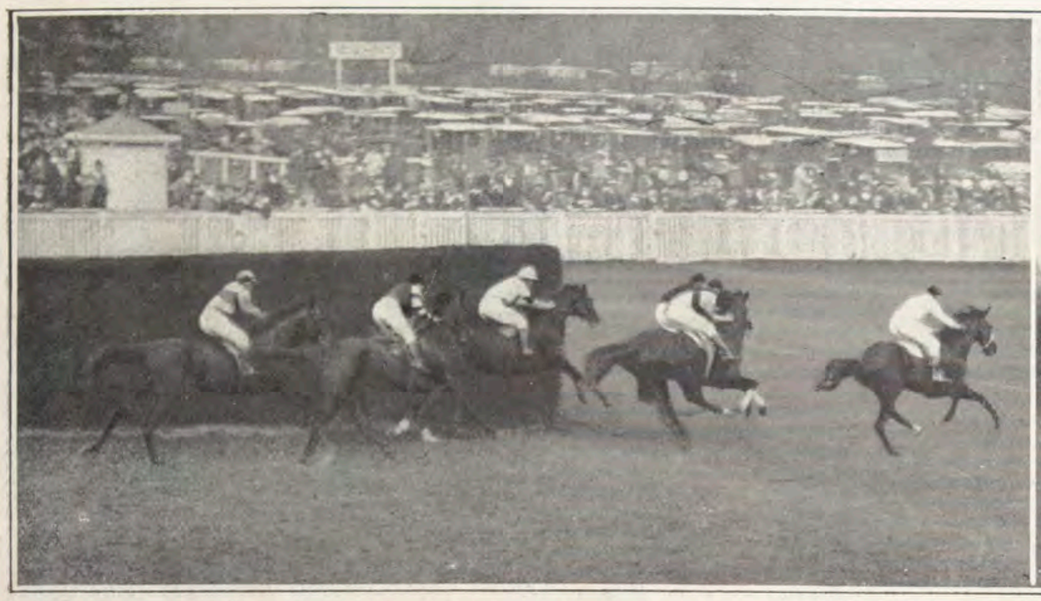
Au cours de ces entraînements successifs il faudra la plupart du temps, travailler sans efforts, pour se réserver en vue des canters de 2.500 à 3.000 mètres que l'on effectuera sur piste à toute allure. Le jeudi sera préférable pour ce training, sa place partageant la semaine permet aux muscles tout en s'étant reposés de l'effort de la course du dimanche précédent de trouver le temps nécessaire pour attendre l'épreuve future.

Le crossman devra également courir avec la tête et réfléchir qu'une côte ne se monte pas à toute allure : il raccourcira ses foulées de même que le cycliste emploie le changement de développement. Dans les descentes, incliner le corps légèrement en avant et poser les pieds sur la pointe; sur le plat, reprendre l'allure de la piste.

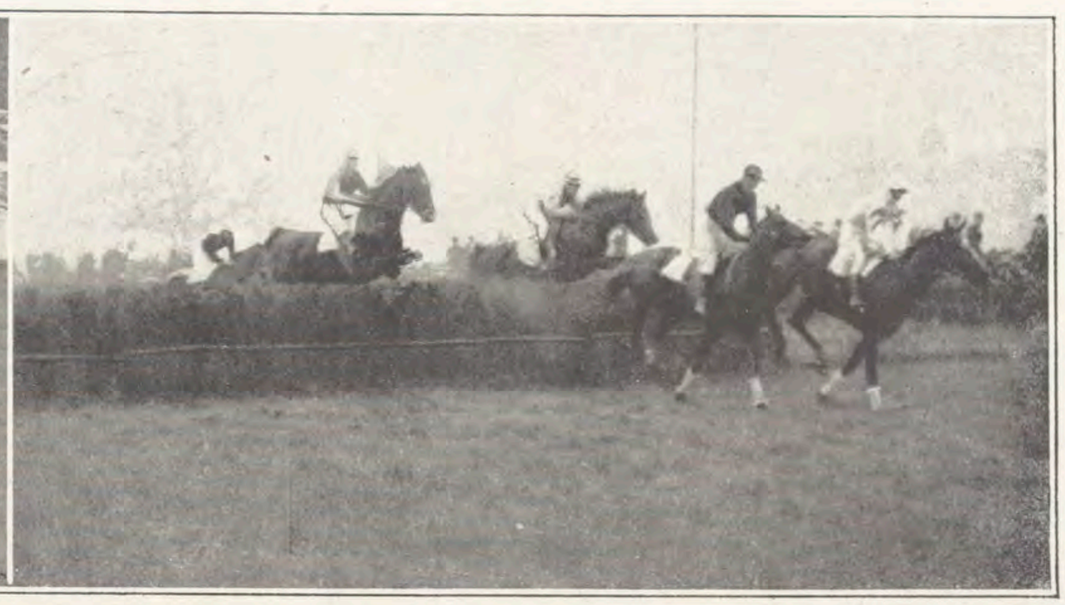
Dans les sous-bois, ne jamais hésiter devant les branches, foncer droit, et employer les bras quelquefois pour se préserver, lorsque l'on se trouve en seconde position. Il conviendra de poser le pied presque à plat dans les labourés pour éviter d'enfoncer.

(A suivre.)

JEAN BOUIN.



LE PRIX LE BLOIS (20.000 fr., 2.500 m.) Enghien 9 avril. — Un passage.
La Société sportive d'encouragement a dû encore faire disputer sa réunion du 9 avril, à Enghien. Le prix Le Blois est revenu à Pirpiriol devant Rasoir et Libertad.



LE PRIX LE GOURZY (haies 20.000 fr.) Auteuil le 12 avril.
Cornelia a mené devant Amabo, Reindeer et Lilium. En face, Lynx Eyed venait en tête. Dans le tournant de Passy, Lynx Eyed menait. Dans la ligne droite, Zenith II passait et gagnait.

LES COURSES DE PAQUES

PAR STUART

Les deux journées de Pâques ont été, selon la tradition, pour Auteuil et Longchamp. A Auteuil, le dimanche, le morceau capital était le Prix du Président de la République, un steeple-chase handicap de 50.000 francs, le plus gros handicap de l'année. Il s'est, comme l'an dernier, terminé par une surprise, une grosse surprise, et d'un genre tout particulier. Les surprises, généralement, proviennent de concurrents plus ou moins obscurs, qui n'ont pas fait grand'chose et auxquels personne ne songe. C'était le cas de la gagnante de l'an dernier, Sybilla. Tout autre est celui du gagnant de dimanche, Aveyron. On parlait, au contraire, beaucoup de ce vétéran, qui venait de montrer une très belle forme, et portait un des gros poids, On y songeait et on en parlait précisément à cause de son poids qu'on jugeait excessif et même quelque chose de plus, excessif au point d'être absurde. Jamais, je crois, handicap n'a été plus sévèrement critiqué. Le gros argument des critiques, c'était le résultat du Prix Robert Hennessy où Scoff II, rendant douze livres à Aveyron l'avait précédé de six longueurs. Depuis, Aveyron n'avait couru qu'une fois et battu tout simplement Nectar III. Scoff II avait gagné le Prix Murat. Néanmoins, le handicapeur, au lieu d'augmenter l'écart de poids qui séparait Scoff II d'Aveyron, lors de leur dernière rencontre, l'avait réduit et fixé à trois livres. Il faut reconnaître que le poids d'Aveyron devait sembler à première vue assez extraordinaire. Un fait pourtant devait donner à réfléchir. Notre excellent confrère, le *Critérium*, qui publie tous ces handicaps avant la lettre, qui nous donne sa solution personnelle, la veille de la publication otficielle du poids, avait, lui aussi, réduit l'écart qui séparait Scoff II d'Aveyron dans le Prix Robert Hennessy. Il l'avait réduit un peu moins, mais, en somme, les trois livres de différence qu'il y avait entre son appréciation et celle du handicapeur officiel importe peu. Le fait essentiel est que, lui aussi, avait jeté complètement par-dessus bord le résultat de la précédente rencontre. Une pareille concordance ne pouvait pas être le résultat d'une négligence et d'une erreur.

Solution singulière mais à peu près identique, les deux handicapeurs qui avaient travaillé séparément, y avaient, sans nul doute, été amenés par certaines nécessités qui, pour n'être pas apparentes, n'en étaient pas moins impérieuses. Enfin, Aveyron, auquel il était formellement défendu de gagner, s'est passé de la permission et a gagné quand même. Il y a une moralité à tirer de cette histoire et même plusieurs. La première c'est que critiquer le poids donné à un cheval dans un handicap, en prenant pour base de raisonnement une performance déterminée, est un procédé de discussion absolument illégitime.

Voilà bien des années que je le vois employé, non seulement par des critiques bénévoles, mais par les intéressés, entraîneurs ou propriétaires. La leçon de choses donnée dimanche par Aveyron serait très précieuse, si elle devait les décider à accorder un peu plus de confiance et de crédit aux officiels auxquels incombe la tâche, singulièrement ingrate, d'équilibrer par des poids les chances des concurrents. Les intéressés prennent deux chevaux déterminés, le leur et un autre, constatent que leurs poids respectifs ne concordent pas rigoureusement avec ceux que semblent imposer certaine rencontre, et ils crient à la maladresse, sinon au scandale. Ils auraient raison, s'il n'y avait que les deux chevaux en question en cause; mais, en réalité, il y en a souvent cinquante ou cent et davantage.

Il faut que le handicapeur les fasse tenir ensemble; qu'il tienne compte d'un très grand nombre de performances, dont beaucoup sont plus ou moins contradictoires. Son art est de choisir, interpréter, concilier, agencer. Découvrir dans son travail une ou plusieurs faiblesses, des points qui ne concorderont pas très rigoureusement avec certains faits, sera souvent chose facile. Ce qui sera impossible, presque toujours, c'est de boucher le trou sans en ouvrir un autre ou plusieurs et sans rompre un équilibre très laborieusement établi Une vérité dont il faut se pénétrer est celle-ci: c'est qu'on ne peut équitablement juger un handicap, sans avoir essayé de le bâtir intégralement soi-même.

Un autre enseignement de la victoire d'Aveyron, c'est que le poids n'a pas toujours l'importance qu'on est tenté de lui attribuer. Il y a tant d'éléments en jeu dans une course: état du cheval, état du terrain, distance, incidents souvent inaperçus, le train plus ou moins rapide, la tactique, la monte, etc. Tout cela opère en même temps, avec le poids, et faire la part de chacun d'eux, est une entreprise à peu près impossible. Mais nous ne nous résignons pas à ignorer, et notre esprit, épris de certitude, est porté à attribuer au poids, seul élément précis et bien saisissable, plus d'importance que de raison. Nous sommes enclins à raisonner comme s'il agissait seul ou à peu près.

Dans le cas d'Aveyron, je crois que la question de distance a joué un rôle capital. Le prix Robert Hennessy où Scoff II lui a rendu douze livres se disputait sur 5.000 mètres et ce jour-là, il avait été à merveille jusqu'à l'entrée de la ligne droite, c'est-à dire pendant 4.500 mètres au moins. C'est sur 4.500 mètres qu'il a battu facilement La Canche le mois dernier et qu'il a gagné dimanche le prix du Président.

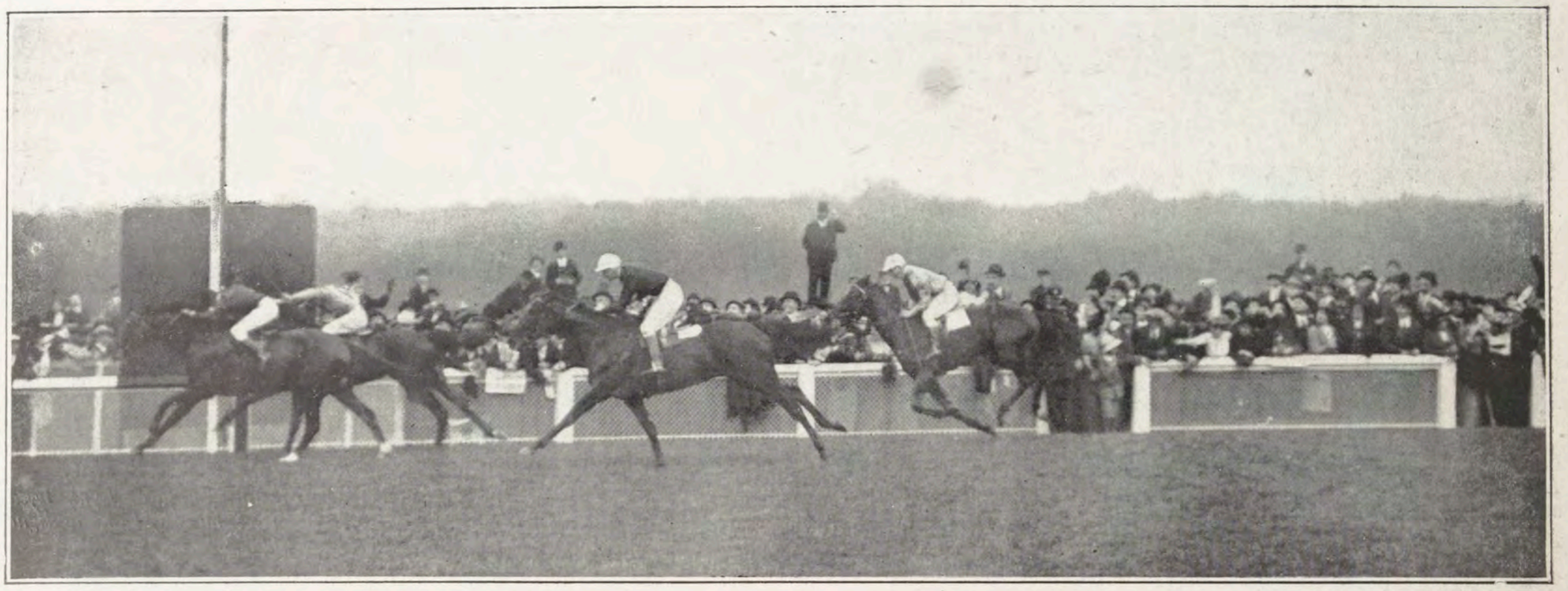
Il était d'ailleurs sur ses fins, et Scoff II finissait plus fort que lui. On peut même dire que, sans une faute à la rivière des tribunes, Scoff II serait arrivé à temps pour le battre. De là à croire que sur une distance plus longue il aurait gagné plus facilement et que le résultat du prix Robert Hennessy se fût trouvé purement et simplement confirmé — il n'y a qu'un pas — et on m'autorise à le franchir.

Passons au cas de Lélio IV. C'est un autre point très critiqué du handicap. Lélio IV, d'après la forme de l'an dernier, devait être handicapé à douze livres au moins au-dessus de Kamrei. En fait l'écart n'était que de cinq livres. Pourquoi? Sans doute parce que Kamrei avait gagné cette année et que Lélio IV avait été battu. Faible raison répond-on. Tout dépend de l'importance de la victoire et de la défaite Qu'on augmente le poids d'un cheval dont la victoire dénote un progrès, rien de plus juste; mais tel n'était pas le cas de Kamrei. Qu'on abaisse celui d'un concurrent battu, et dont la défaite peut être interprétée comme une diminution, un commencement de déchéance, fort bien encore. Mais l'unique insuccès de Lélio IV, encore insuffisamment prêt, très manifestement ne pouvait avoir cette signification. La situation restait intacte. J'avoue que les critiques dirigées sur ce point du travail du handicapeur me paraissaient et me paraissent encore très solides. Le fait que Lélio IV a été battu ne tranche nullement la question, car il est de toute évidence qu'il n'a pas été battu sur son mérite. Il a fait une faute au mur et n'a plus existé ensuite. Il a refusé absolument de s'employer. Son premier accroc l'a-t-il rebuté ou tourne-t-il tout simplement au rogue, la suite nous le dira.

STUART.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE. — Le mur.
Lélio IV est parti devant Mambrino, La Villetertre et Serpenteau. Après le mur, Aveyron passait devant Rosely. A la rivière. Aveyron précédait Rosely. Yoghi, La Topaze, Scoff II.

LE PRIX DU PRÉSIDENT (50.000 fr. Auteuil, 12 avril). — Le bull finch.
Au talus, Kamrei tombait. Entre les tournants, Aveyron menait devant Rosely, Boston IV et La Topaze. Dans la ligne droite, Aveyron précédait Boston IV et passait le poteau avec une encolure d'avance sur lui.



L'ARRIVEE DU PRIX JUIGNÉ (20.000 francs, 2.000 mètres). — Longchamp 13 avril.
Rendez-vous, Janville et Mon Petiot, ont formé le groupe de tête au début. En haut de la montée, Fergusson, Oracle et Janville étaient derrière Rendez-vous. Au dernier tournant, Mon Petiot venait avec les chevaux de tête. Oracle se glissait à la corde et il se détachait avec Mon Petiot. Ce dernier gardait jusqu'au bout un léger avantage. Janville était troisième.

LE VAINQUEUR DU PRIX JUIGNÉ

PAR RENÉ RIONDET.

Le rôle du Prix Juigné, réservé aux débutants de trois ans, est de nous mettre en présence d'un nouveau venu digne d'aspirer aux honneurs classiques. Son résultat nous a apporté, cette année, des indications supplémentaires; il ne s'est pas borné à désigner ce nouveau venu en l'individualité de son vainqueur, car en l'individualité des parents de ce dernier, il attire notre attention sur un jeune étalon et sur une jeune poulinière.

En effet, Mon Petiot n'est pas seulement le premier produit de sa mère, Revanche; il est en même temps un échantillon de la première année de production de son père, Mon Général.

Mon Général est né en 1904, chez Mme Thonnard du Temple, par Bay Ronald et Maddalena, tous deux nés en Angleterre et importés en France.

Il a été acheté yearling 30.000 francs par M. Jean Prat.

Sous les couleurs de ce propriétaire, il a couru trois fois à deux ans pour finir successivement second, premier et troisième.

A trois ans, il a disputé six épreuves, se plaçant second derrière Séjan, derrière Cora, derrière Biniou, puis derrière Roi Hérode, et remportant entre temps deux victoires à Maisons-Laffitte, l'une dans le Prix Stuart, l'autre dans le Prix Border Minstrel.

A quatre ans, il a paru trois fois en obstacles, sous les couleurs de M. S. Dufour, pour s'adjuger la modeste course de haies qui clôture la saison à Auteuil. L'année suivante, il a continué dans cette nouvelle spécialité, fournissant treize tentatives marquées par deux succès, l'un en haies dans le Prix Aston Blount, handicap où il portait 61 kilos, l'autre en steeple dans le Prix Regalia où il fut distancé pour avoir gêné ses concurrents.

Enfin en 1910, à l'âge de six ans, il fit son entrée au haras. Ses premiers produits naquirent donc en 1911; ce sont eux que nous vîmes débuter l'an dernier à l'âge de deux ans et qui accomplissent actuellement leur carrière de trois ans.

Parmi eux, deux chevaux se détachent: Mon Petiot, vainqueur du Prix Juigné, et Oreste II, qui, après avoir gagné, en 1913, 30.200 francs avec deux victoires, a déjà repris cette année le cours de ses succès.

Un tel résultat suffit à imposer à l'attention des éleveurs un jeune producteur, qui commence d'une façon aussi intéressante.

Le père de Mon Général, Bay Ronald, semble devoir être un intermédiaire destiné à continuer brillamment la lignée mâle d'Hampton. Un de ses fils, Macdonald II, a déjà fait ses preuves; et c'est là d'un très bon augure pour un autre de ses fils, Combourg, qui vient seulement d'inaugurer ses fonctions. Si nous tournons nos regards du côté de l'Angleterre, nous constatons qu'un de ses rejetons, Dark Ronald, a compté en 1913, pour les débuts de ses deux ans, cinq vainqueurs de neuf courses pour un total de 66.400 francs; mais nos voisins attendent encore mieux de son autre fils, Bayardo, qui est entré au haras en 1911.

Du côté maternel, l'origine de Mon Général n'est pas moins remarquable: sa mère, Maddalena, a produit, avec Raconteur, Princess Margaret; l'arrière-grand'mère de cette Maddalena est la fameuse Mendicant, qui a gagné les Mille Guinées et les Oaks et dont le fils Beadsman a remporté le Derby.

Du reste, le pedigree de Mon Général présente la réunion de tous les meilleurs sangs du Stud Book anglais: Hampton, Galopin, Sterling du côté du père; Bend Or, Macaroni, Hermit et Stockwell du côté de la mère. Il y a là matière à réaliser nombre d'inbreedings valeureux.

Si nous passons à l'examen de la mère de Mon Petiot, nous trouvons en cette Revanche une jument qui a montré quelque modeste qualité. Elle a commencé par disputer à l'âge de deux ans les prix à réclamer; à trois ans elle a couru vingt-trois fois pour remporter une victoire à Chantilly et se placer plusieurs fois seconde, notamment derrière Saint Astra et Pignerol; à quatre ans, elle s'est adjugée un handicap à Saint-Cloud avec 55 kilos; à cinq ans, elle n'a paru qu'en obstacles, ayant l'honneur de battre Blageur II à poids égal le jour où ce dernier faisait ses débuts; enfin, à six ans, en 1910, elle a disputé obscurément un steeple-chase le 10 mars, juste avant d'entrer au haras où elle devait recevoir les services de Mon Général pour mettre bas Mon Petiot l'année suivante.

Elle a couru ainsi de deux à six ans, disputant quarante courses plates pour s'adjuger deux victoires et dix-neuf courses d'obstacles pour remporter une épreuve de haies.

Au point de vue du pedigree, Revanche présente beaucoup moins d'intérêt que Mon Général. Elle remonte cependant du côté maternel à une souche de la famille 9, à laquelle se rattache le vainqueur du Derby de 1852, Daniel O'Rourke. Son arrière-grand'mère a produit en Angleterre la mère de deux chevaux, qui ne manquaient pas de qualité: Juggler et Necromancer; puis, elle a été exportée en Allemagne où elle a fait souche de bons gagnants. Sa grand'mère, née en Allemagne, a été réimportée en Angleterre; enfin sa mère, née en Angleterre, a été importée en France.

C'est cette dernière qui fournit à Revanche ses meilleurs courants avec Enthusiast, The Palmer et Blair Athol. Son père, Chalet, a produit quelque bonnes poulinières, notamment les mères de Brou, de Joyeux V, de Lilium, etc.; mais les sangs qu'il apporte sont plutôt des bases d'outbreeding.

La caractéristique du pedigree de Mon Petiot, c'est l'inbreeding à cinq générations libres sur Sterling, qu'on trouve exactement semblable chez Fidelio, Coral II, Cangé ou Long Set et qui existe à un degré plus rapproché chez Estrées, Nighi Hawk ou Mushroom.

Cet inbreeding est soutenu par d'autres plus éloignés sur Mendicant et surtout sur Stockwell ou son propre frère Rataplan, qui figurent trois fois chez Mon Général et cinq fois chez Revanche.

Bref, ce sont là des éléments capables de faire de Mon Petiot un cheval utile, qui ne nous fournira cependant pas les limites de la valeur qu'il semble permis d'attribuer à son père, Mon Général.

RENÉ RIONDET.

MON PETIOT
Mon Petiot (Sharpe), le vainqueur du Prix Juigné, est un fils de Mon Général. Il appartient à M. Ch. Carter.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H. L. Mottu, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris